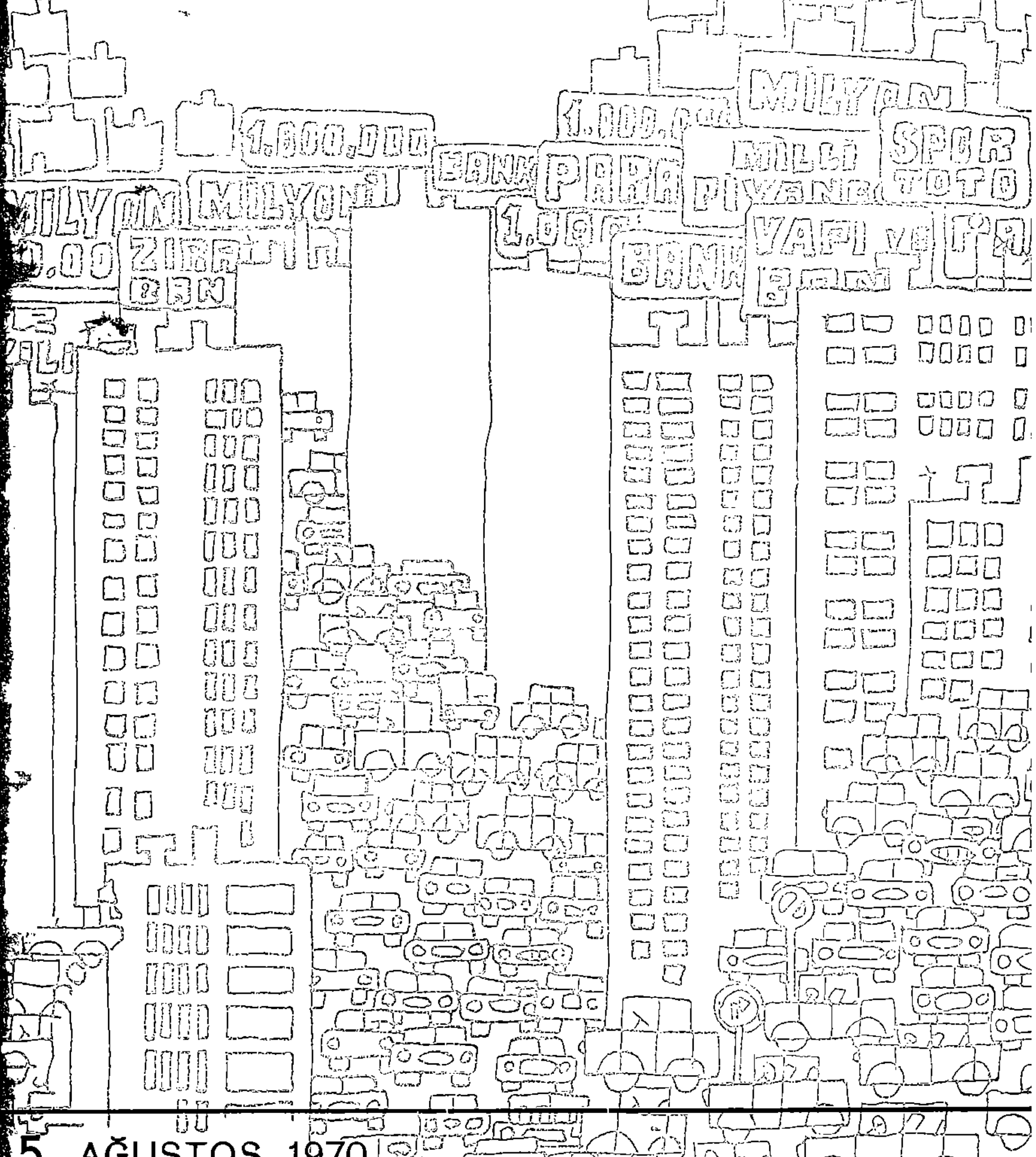
İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI YAYIN ORGANI

TÜRKİYE MÜHENDİSLİK HABERLERİ



5 AĞUSTOS 1970

TÜRKİYE MÜHENDİSLİK HABERLERİ

YIL : 16 CİLT : 16 SAYI : 185

Kurucusu : Orhan YAVUZ
Sahibi : İnşaat Mühendisleri Odası
Adına : Sedat ÖZKOL
Sorumlu Yazı İşleri Yönetmeni :
İlkay İZER

Yönetim Yeri :
Selânik Cad. No. 19/1 Yenişehir - Ankara
Tel : 12 13 69 - 17 85 99

Dizilip Basıldığı Yer :
DOĞUŞ Ltd. Şti. Matbaası - Ankara

Abone Tarifesi :
Fiyatı : 5,00 lira, Yıllığı : 60,— lira olup, dış memleketler için 10,— ve 120,— liradır. Yıllık abone tutarına özel sayı bedelleri de dahildir. Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi İnşaat Mühendisleri Odası üyelerine bedelsiz gönderilir.

Telif Hakları Tarifesi :
Derginin beher standart sayfası, telif yazılar için 30 - 50 lira, tercüme yazılar için 20 lira; orijinal şekil ve resimler için 10 - 30 liradır. Orijinal karikatürlere 50,— liraya kadar telif hakkı ödenir. Gönderilen yazı ve resimler istenildiği takdirde iade olunur. ★ Yayın Komitesi gönderilen yazılar üzerinde gerekli düzeltmeyi yapmağa selâhiyetlidir. ★ Basılan tercüme yazılardan dolayı her türlü sorumluluk çevirene aittir. ★ Yayınlanan yazılardaki fikir ve teknik yazarlarına ait olup İnşaat Mühendisleri Odası'nı ve dergiyi ilzam etmez. ★ Dergideki yazılar kaynak gösterilmek şartıyla (müsaade alınarak) başka bir yayın aracında yayınlanabilir. İlânlardan sorumluluk kabil olunmaz. ★ Dergiye gönderilen çeviri ve fotoğrafların kaynaklarının gösterilmesi gerekir.

İLÂN TARİFESİ :
İç sahifeler santimi . . . . . 15,— TL.
Dış sahifeler santimi . . . . 20,— TL.
Dış kapak : Maktuen . . . . 1000,— TL.
Devamlı ilânlar pazarlığa tâbi

İÇİNDEKİLER

Dergimizden 4
Başyazı 5
Olaylar 7
Teknik Haberler 14
Ekonomi 20
Arsa Spekülasyonu Üzerine ....
Yük. Müh. İzzettin SİLİER 26
Büyük Şehirlerin Trafik Sorunu ....
Yük. Müh. Muhittin ÖZDİRİM 35
Odamızdan 56
Teknik Kongre 57
Yeni Temsilcilerimiz 61
Kitaplar Arasında 67

dergimizden

Bu ay dergimiz daha değişik bir düzenle çıkıyor. Şimdiye kadar basından derlemeler şeklinde sunduğumuz haberleri üç bölümde vereceğiz. Birinci bölümde genel olaylar yer alacak, ikinci bölümde teknik haberleri, son bölümde ise, ekonomik haberleri yayınlıyoruz.

Bu sayıda ayrıca İnşaat Mühendisliği ve Türkiye Sorunları üzerine yazılmış eserleri tanıtmayı amaçlayan "kitaplar arasında" bölümüne rastlayacaksınız. Gelecek sayımızda sunacağımız "okurların forumu" bölümü de okuyucularımızın serbestçe tartışabileceği bir bölüm olacaktır. Yazılarınızı bekliyoruz.

Arsa spekülâsyonu ve şehir trafiği ile ilgili iki uzun yazı Ağustos sayısının ağırlığını şehirleşme sorularına kaydırıyor. Trafik ile ilgili incelemeyi karayolcu bir üyemiz hazırlardı. Bu incelemenin yayınlandığı sayıda karayollarının değerli bir mensubunu, bir trafik kazasında kaybetmenin üzüntüsünü duyuyoruz. Bu, trafik sorununa eğilmenin önemini pekiştiren acı bir olay oldu bizler için.

Tüm teknik personelin tepkilerine rağmen personel kanunu pek ufak değişikliklerle meclislerden geçti ve yürürlüğe girdi. Ama teknik personelin mücadelesi daha da kuvvetlenerek devam edecektir. Bu mücadeleyi kazanacağımıza inancımız tamdır.

Saygılarımızla,

T. M. H.

BAŞYAZI

HAKLARIMIZI ALINCAYA DEK MÜCADELEYE KARARLIYIZ

Sedat ÖZKOL

Yeni Personel Kanunu Büyük Millet Meclisinde onaylanmış bulunuyor. Bu Kanuna göre Kamu Kesimindeki teknik elemanlar ,çalışma koşulları ve görevlerinin kapsamı zerre kadar dikkate alınmaksızın, kesinlikle memur statüsünde çalışmağa zorlanıyorlar. Diğer bir deyişle iktidar, teknik elemanların bütün uyarmalarını, kasıtlı bir şekilde görmezlikten gelmiş ve Türkiye Teknik Ordusunu güçsüz ve etkisiz kılma plânını bilinçli olarak uygulamaya koyulmuştur. Yatırımları işbirlikçilerin baskısından bağımsız olarak, bilim ve tekniğin gerektirdiği şekilde, halkımız yararına plânlıyabilmek, uygulayabilmek ve de denetleyebilmek için Sendikal haklarını elde etmeğe kesinlikle kararlı Türkiye Teknik Ordusunun yurt çapında giriştiği direnimler küçümseniyor, direnim sürelerinde üretimin azalmak şöyle dursun aksine arttığı yalanı ileri sürülerek kamu kesimindeki Teknnik elemanlara doğrudan doğruya hareket ediliyor, emeğimizin hakkını aramamız kamu oyuna kasıtlı bir şekilde çıkarcılık olarak yansıtılıyor. Oysa çıkarcı olanlar, ülkemizin

bilinçli ve yurtsever teknik elemanları değil, yurdumuzu doğal kaynaklarıyla, emek gücüyle, pazarlarıyla yabancı sermayeye, dış sömürüye peşkeş çeken, yatırımların projelerini ve denelemesini yabancı müşavirlik-mühendislik firmalarına yatıran, lüks tüketimi, montaj sanayi ve kredilerle yurdumuzu ekonomik, politik ve askeri bakımdan bağımlı kılan işbirlikçilerdir. Ülkemizi bir çıkar ve sömürü ortamı haline getirerek, Türkiye'yi kasıtlı ve bilinçli bir şekilde geri bıraktıran, Türkiye Teknik Ordusu ile emekçi halkımızı karşı karşıya getirmeğe çalışan, Sendikal haklarımıza kavuştuğumuz takdirde kendi kontrollerindeki sömürü mekanizmasının bir yerde etkinliğinin azalacağını çok iyi kavrayan bu işbirlikçilerle mücadelemiz bitmiş, sona ermiş değildir. Türkiye Teknik Ordusunu bir iki sınırlı maddî olanakla susturacaklarını, iğdiş edeceklerini, uyutacaklarını zannedenler çok aldanıyorlar. Devrimci eylemlerimiz, yakında, çok yakında bir şamar gibi suratlarına yeniden çarpacaktır. Gücümüzle birlikte, zayıf olduğumuz noktaları yurt çapında girişmiş olduğumuz eylemlerle yakşndan tanıdık. Ne için ve nasıl mücadele edeceğimizi şimdi çok daha iyi biliyoruz. Sendikal haklarımızı, özellikle grev hakkını mutlaka elde edeceğiz. Kanunlar emekçileri baskı altında tutabilmek amacıyla yürürlüğe konulamazlar. Bu nedenle Teknik elemanları memur statüsünde çalışmağa zorlayan yeni Personel Kanunu demokratik ve sosyal Anayasamızın özüne, ruhuna da aykırıdır. Bu gibi oyunları boşa çıkarmağa, demokratik haklarımızı elde etmeğe kesinlikle kararlıyız.

Odamızın Sayın Üyeleri, içinde bulunduğumuz geçiş dönemini olumlu şekilde değerlendirelim. şimdiye kadarki şartlanmalarımızdan, çekingenliklerimizden sıyrılarak mutlaka bir araya gelelim. Yurtsever öğretmenlerimiz Türkiye Öğretmenler Sendikası (TÖS) nın çatısında toplanarak hakl ısorunlarını kamu oyuna yansıttılar, malettiler ve böylelikle yurtçapında saygı ve güç kazandılar. Bizim Sendikamız Teknik Personel Sendikası (TEKSEN) dir. "Bu sendika bize ne verebilir? Şimdiye kadar ne verildi?" gibi bölücü tutumları bir kenara bırakıp Sendikaya üye olalım, üye kazandıralım, aidatlarımızı düzgün bir şekilde öedeyelim. Bu sendika bizim katılmamızla, bizim desteğimizle güçlendiği takdirde, haklarımızı savunabilir ve bize çok şeyler kazandırabilir. Önümüzdeki aylar kesin mücadele ayları olacaktır. Gücümüzü bölük pörçük tutmağa hiçbirimizin hakkı yoktur. Birleşme sürecini gerçekleştirmek ve hızlandırmak hepimizin görevi ve sorumluluğudur.

Gerçekten halkımızın yararına çalışmağa kararlı ve niyetli isek, en kısa zamanda TEKSEN'e katılmalı, TEKSEN'i güçlendirmeliyiz. Tek tek ve sadece meslek Odaları aracılığıyla mücadelemizi sürdürme olanaklarımız sınırlıdır. Kısa bir süre sonra yeniden ve çok daha etkin bir şekilde eyleme geçebilmemiz, sosyal güvenliğimizi, demokratik ve Sendikal haklarımızı elde edebilmemiz için TEKSEN'e katılmamız şarttır. Bütün üyelerimizi bu devrimci görevlerini en kısa zamanda yerine getirmeğe davet ederiz.



PERSONEL KANUNU

Özellikle teknik eleman kitlesinin geniş tepkilerine yolaçan Personel Kanunu tasarısı, meclislerce kabul edilmiştir. Kanun, Cumhurbaşkanının onay.ndan sonra yürürlüğe girecektir.

Kanunda teknik hizmetler sınıfı ile ilgili şu hükümler yeralınaktadır.

Teknik hizmetler sınıfı :

Bu kanunun kapsamına giren kurumlarda meslekleriyle ilgili görevleri fiilen ifa eden ve mer'i hükümlere göre yüksek mühendis, mühendis, yüksek mimar, mimar, jeolog, kimyager, teknik öğretmen okullarından mezun olup da öğretmenlik mesleği dışında teknik hizmetlerde çalışanlar, 3437 ve 9.5.1969 tarihli 1177 sayılı kanunlara göre tütün eksperi sayılanlar, fen memurları, tekniker, teknisyen ve emsali teknik ünvanlara sahip olup en az orta dereceli meslekî tahsil görmüş bulunanlar teknik hizmetler sınıfını teşkil eder.

Bu sınıfta :

a) Ortaokul dengi teknik öğrenim görenler 14'üncü derecenin ilk kademesinden işe başlar ve 9'uncu derecenin son kademesine kadar yükselebilirler.

b) Lise dengi teknik öğrenim görenler 12'nci derecenin ilk kademesinden işe başlarlar ve 5'inci derecenin son kademesine kadar yükselebilirler.

c) Fen memuru ve tekniker yetiştiren okullardan mezun olanlar ile 3437 ve 9.5.1969 tarihli 1177 sayılı kanunlara göre tütün eksperleri yetiştiren okullardan mezun olanlar 11'inci derecenin ilk kademesinden işe başlarlar ve 4'üncü derecenin son kademesine kadar yükselebilirler.

d) Yüksek öğrenim görmüş olanlar ile yüksek tekniker yetiştiren okullardan mezun olanlar 9 uncu derecenin ilk kademesinden, bunlardan mühendis ve mimar sıfatını almış olanlar 9 uncu derecenin 3'üncü kademesinden işe başlarlar ve 1'inci derecenin son kademesine kadar yükselebilirler.

e) 5 yıl ve daha fazla yüksek teknik öğrenim yapm.ş olanlar 9'uncu derecenin 3. kademesinde işe başlarlar ve 1'inci derecenin son kademesine kadar yükselebilirler.

Yukarıdaki (d) ve (e) fıkralarına girenlerden devlet memurluğuna girmeden önce yurt içinde veya yurt dışında mesleklerini serbest olarak veya resmî veya özel müesseselerde ifa edenlerle, memuriyetten ayrıldıktan sonra bu işlerde çalışarak yeniden devlet memuriyetine girmek isteyenlerin teknik hizmetlerde geçen süresinden devlet hizmetinde ve 657 sayılı Devlet Memurları Kanununun 87'nci maddesinin a, b, c ve ç fıkralarında sayılan müesseselerde geçen müddetin tamamı ve gerikalan sürenin 3/4'ü toplamı memuriyette geçmiş sayılarak bu sürelerin her yılı bir kademe ilerlemesi ve her üç yılı bir derece yükselmesine esas olacak şekilde değerlendirilir.

Bu şekilde değerlendirilecek hizmet yılı süresinden sadece özel sektörde geçen süre 12 yılı geçemez. Ve başka bir sınıftaki göreve atanmada kazanılmaz hak sayılmaz.

Ancak, T. C. Emekli Sandığı ve Sosyal Sigortalar Kanunlarına tabi görevlerde bulunmuş olanların kazanılmış hakları saklıdır.

Yapılacak intibak neticesinde ilgililerin girecekleri dereceler öğrenim durumlarına göre yükselebilecekleri derecenin son kademe aylığını geçemez.

Yevmiyeli Teknik Personelin Derecelere İntibakı :

— Bu kanun yürürlüğe girdiği tarihte 4/10195 sayılı kararnameye bağlı

"Muayyen ve muvakkat müddetli hizmetlerde çalıştırılacak yevmiyeli Teknik Personel Yönetmeliği" gereğince istihdam olunanlardan 36'ncı maddede yazılı teknik personel sınıfına girmek niteliğinde olanların devlet hizmetinde ve dışında geçen teknik hizmet süresinden devlet hizmetinde ve 657 No. lu Devlet Memurları Kanununun 87'nci maddesinin (a), (b), (c) ve (ç) fıkralarında zikredilen müesseselerde geçen müddetin tamamı ve geri kalan sürenin 3/4'ü toplamı memuriyette geçmiş sayılarak bu sürelerin her yıl bir kademe ilerlemesine ve her üç yılı bir derece yükselmesine esas alınmak suretiyle yeni derecelere intibakları yapılır.

Aynı yönetmeliğe göre çalıştırılmakta olup, 36'ncı maddede yazılı teknik hizmetler sınıfına girmek niteliğinde olmayanlarla, teknik hizmetler sınıfına girmek niteliğinde olup da teknik hizmetle ilgili görevi fiilen yapmayanların genel idare hizmetleri sınıfına intibakları yukarıki esaslara göre yapılır. Şu kadar ki, fiilen teknik hizmet yapmakla beraber, bu kanunun 36'ncı maddesinde teknik hizmetler sınıfına girebilmek için öngörülen meslekî eğitim şartını haiz bulunmayanların bu sınıfa intibaklarında meslekî eğitim kaydı aranmaz.

Yukarıdaki esaslara göre intibakı yapılan personelin intibak ettiği derece ve kademe Emekli Sandığı keseneğine esas kabul edilir.

PARLAMENTODAKİ ÇALIŞMALAR

Yeni Personel Kanunu tasarısına karşı, Teknik elemanların parlamento dışındaki direniş ve eylemleri sürdürülürken, parlamento içindeki çalışmalarda yoğun bir şekilde devam etmiştir. Teşkil edilen yedi kişilik bir kurul parlamento çalışmalarını yürütmüş ve bunun sonucunda özellikle Senato'da teknik personelin hakları bir çok üyeler tarafından savunulmuştur. Bu kurul öncelikle meslekdaş parlamenterler ile temasa geçmiştir. Odamız üyelerinden sayın Cahit Karakaş ile üyemiz olmıyan ama teknik personelin haklı dâvasına yakınlık duyan, sayın Mehmet Özgüneş, sayın Suphi Karaman, sayın Sami Küçük ile görüşmeler yapılmış, Senato Komisyonu başkanı sayın Yiğit Köker, sayın Faik Atayurt ve sayın İskender Cenap Ege değerli ilgileri ile komisyonda teknik personel lehine bazı değişikliklerin yapılmasını sağlamışlardır.

Bu konuda ismini özellikle anacağımız sayın Senatör İhsan Topaloğlu ise dâvamızın parlamentodaki en büyük savunucusu olmuştur.

Bütün bu yoğun çalışmaların sonucu ise, teknik personel için çok küçük ve tatmin edici olmaktan uzak bir kademe artışıdır. Ve teknik personelin mücadelesi devam edecektir.

İKİNCİ TEKNİK ELEMAN BOYKOTU

2. Teknik eleman boykotu 6, 7, 8 Temmuz tarihlerinde yapılmış ve bütün engellemelere rağmen başarılmıştır.

T.M.M.O.B. Başkanı M. Güreli, boykotu sönümlendirmek için özel gayret sarfetmiştir. Bu şahıs, basına ve radyoya verdiği beyanatlarda, birçok odanın T.M.M.O.B. ile fiilen birlikte olmadığını bilmeyen teknik elmanları yanıltmıştır.

Boykotun başlıyacağı günlerde basına ve radyoya verilen "Boykotun, kanun meclislerden geçtikten sonra yapılacağı" haberi, bir çok arkadaşımızı yanıltmıştır. Buna bazı idarecilerin baskı ve tehditleri eklenince nisbi bir başarı da sağlanmıştır. Ayrıca İstanbul ve İzmit'deki örfi idare bu bölgelerde boykota katılma oranının düşmesine sebep olmuştur.

Bütün bu olumsuz gelişimlere rağmen boykot özellikle ilk iki gün Ankara'da ve bir çok şehrimizde başarıyla uygulanmıştır. Örneğin Ankara'da boykota katılma oranı bir çok müessesede % 70 in üstünde olmuştur. İzmirde de durum böyledir. Bütün baskılara rağmen bu oranın elde edilmesi teknik elemanların bu kanuna karşı direnmekte ne kadar kararlı olduklarını göstermektedir.

Öte taraftan bazı illerde boykotun duyulmaması ve örgütsüzlük sebebiyle yapılmadığı öğrenilmiştir. Bu konuda dergimize bir açıklama yapan TEKSEN Sendikası Genel Sekreteri Sayın Engin Günçe "Teknik personel tek bir sendikanın çatısı altında toplanmadıkça haklarını savunmakta daima zayıf kalacaktır" demiş ve teknik personele TEKSEN in çatısı altında birleşmeye davet etmiştir.

BASIN BÜLTENİ

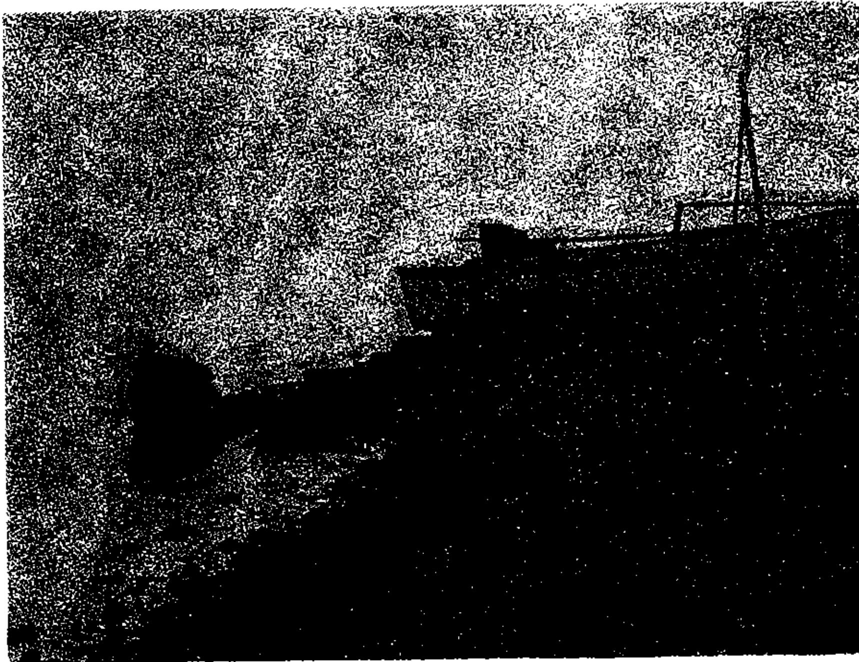
Odamız Üyeleri, 2473 sicil numaralı Süleyman Demirel'in Başbakan ve 1846 sicil numaralı Selâhattin Kılıç'ın Sanayi Bakanı olarak imzalarını taşıyan Personel Kanunu Tasarısı T. B. Millet Meclisi'ne gelmiş ve maddeler üzerinde görüşmeler başlamıştır. Şimdiye kadar yapılan müzakerelerin sonucunda, Odamızın tek başına ve öteki Mühendislik kuruluşlarıyla birlikte yaptığı çeşitli uyarı ve giriştiği eylemlere rağmen, teknik elemanı Personel Kanunu kapsamı içinde tutan birinci madde kabul edilmiş bulunmaktadır.

Tasarı, kamu kuruluşlarının teknik kadrosunu boşaltmak, böylece teknik elemanı ya tamamen işbirlikçi nitelikte özel sektöre ya da yurt dışına itmeyi amaç almaktadır.

Adı geçen Oda üyelerinin, bilinçli bir şekilde ve ısrarla, Türkiye'deki inşaat yatırımlarının toplum ve yurt çıkarlarına aykırı yönde plânlanması ve gerçekleştirilmesinde birinci derecede rol oynadıkları, ve sorumluluk taşıdıkları; memleket kalkınmasında ulusal gücün rasyonel bir surette kullanılmasına hizmet etmedikleri; yurdumuzda mühendislerimiz tarafından yapılabilecek tüm hizmetlerde yabancı mühendis ve firmaların çalışmasına yol açtıkları, inşaat mühendislerinin şeref ve haysiyetini, mesleki hak ve yetkilerini korumadıkları; emeklerinin gereğince değerlendirilmesini sağlamadıkları; ve inşaat mühendisliğinin ileri gitmesi için gereken tedbirleri almadıkları, ve bu tutumlarını Personel Kanunu Tasarıs.yla da bir kez daha belgeledikleri, böylece İnşaat Mühendisleri Odası Yönetmeliği'nin 4. maddesine aykırı hareket ettikleri anlaşılmıştır.

İnşaat Mühendisleri Odası, işbu nedenlere dayanarak ve 29 Mayıs ve 26 Haziran tarihli forumlarda alınmış ortak kararların ışığı altında, 2473 numaralı üyesi Süleyman Demirel ve 1846 numaralı üyesi Selâhattin Kılıç'ın Oda'dan ihracı, bu kararın sicillerine işlenmesi ve kamu oyuna açıklanması isteğiyle, Haysiyet Divanı'na verilmesini kararlaştırmıştır.

SAHİL YOLUNDAKİ YEŞİL SAHAYA İNŞAAT YAPILIYOR



Boğaz kıyılarının İstanbul Belediyesince kiraya verilmesi ile başlayan kıyı yağması sahil yolunda bir inşaata resmen ruhsat verilmesi ile yeni bir şekil almış, Yenikapı ile Kumkapı arasındaki "kıyıda bulunan'. bir yeşil saha üzerinde ruhsatlı inşaat başlamıştır. İlgililerin verdiği bilgiye göre, inşaatı yaptıranlardan birisi bir CHP'li Senatörün yeğenidir. İstanbul'da kıyıların yağma edilmesi bundan birkaç yıl önce sür'atlenmiş ve İstanbul Belediyesinin

Boğaz kıyılarındaki hazine arazilerini "işgaliye" adı altında kiraya vermesi ile ve her önüne gelen kıyıları etrafını çevirmek suretiyle lokanta ve gazino hâline sokmuştur. Sahil yolunda da bir taraftan bu tip yerler yıkılırken diğer taraftan ruhsatlı kıyı inşaatının başladığı görülmüştür.

İstanbul Belediyesi Eminönü Şube Müdürlüğü yetkilileri sahil yolundaki ruhsatlı inşaatın gazino ve benzin istasyonu olarak kullanılacağını bildirerek ruhsatın "Bakanlık kararına müsteniden" belediye tarafından verildiğini açıklamışlardır. Bu garip olaya belediye ve bakanlıktan sonra hazinenin de ismi karışmış ve şu bilgi verilmiştir. Hazine ile varılan anlaşma gereğince hazine arazisi üzerine inşa edilen bu tesislerin plân ve projeleri on yıl önce hazırlanmıştır. Yapılan anlaşmaya göre de bu tesis 30 yıl sonra yani 2000 yılında hazineye devredilecektir.

İstanbul Belediyesi önce şekil olarak bu inşaat konusunda Bakanlık tarafından verilen onaya itiraz etmiş ancak Danıştay, itirazı reddetmiştir.

YENİ VERGİ KANUNU



Yeni Vergi Kanununun tasarısına göre bina vergisi 50 bin liraya kadar olan matrahlardan binde 50 yüz bin liraya kadar olan matrahlardan binde sekiz, 150 bin liraya kadar olan matrahlardan binde 9,150 bin liradan yüksek olan matrahlardan binde on, vergi alınacaktır.

Vergi değeri 50 bin liraya kadar olan (50 bin dahil) olmak şartıyla yeniden inşa edilen binalar, bina apartman ise daireler, mesken olarak kullanılmak kaydıyla ve inşalarının sona erdiği yılı takiben bütçe yılından itibaren 10 yıl vergiden muaf tutulacaktır. Yine vergi değeri 100 bin liraya kadar olan binalarda muafiyet hükmü, değerin 50 bin lirası için 10 yıl ve vergi değeri 150 bin liraya kadar olan binalarda da 25 bin lirası için yine on yıl vergiden muaf tutulacaktır.

Turizm müessesesi belgesini haiz binalar beş yıl, deprem, su basması gibi afetlerede maruz kalan bölgelerdeki binalar da on yıl süreyle geçici muafiyete tâbi tutulacaktır.

Köylerdeki binaların vergi değeri 60 bin liraya kadar olanlar vergiden muaf tutulacaktır.

Tasarının arazi vergisi bölümüne göre, ilk gelen 50 bin liralık araziden binde 3, sonra gelen 75 bin lira için binde 4, sonra gelen 100 bin lira için binde 5, üçüncü 100 bin lira için binde 8, 300 binliradan fazla matrahlar için binde 10, ve arsalar için binde 15 vergi alınacaktır.

25 bin liraya kadar olan küçük çiftçi arazilerinin tamamı vergiden muaf tutulacak, ve binalara ait 100 bin liraya kadar olan arazilerin 25 bin lirası vergiden muaf tutulacaktır.

İTÜ VE DMMA'NE BASKI

Egemen sınıflar bir yandan da Sıkıyönetimin özel şartlarından diledikleri biçiminde yararlanıyorlar. Gerçekten Sıkıyönetim ne kadar tarafsız kalmak isterse istesin, "teşrik-i mesai" etmek durumunda kaldığı idarî ve emniyet kadrolarının davranışları nedeniyle adımları ters yönde gelişmektedir. Örneğin Sıkıyönetim, İTÜ ve DMMA'de sınavları yaptırmakla görevli olduğuna inandırılmıştır. Ancak İTÜ öğrencilerinin direnişi yüzde yüz başarılı olmuştur. DMMA'de ise, İTÜ Öğrenci Birliğinin açıkladığına göre, yurt sever subayların karşı çıkmasına rağmen 65 öğrenci tutulmuştur, bütün öğrenci örgütleri mühürlenmiş, eşyaları dışarı çıkarılmıştır. Bu tutumun kime yaradığı, Mehmet Büyüksevinç'in ve Battal Mehedoğlu'nun katillerinin polis ve asker kordonunu fırsat bilip, cinayetleri işledikleri yerlerde "Başbuğ Türkeş" marşını söylemeleri, yalnız yakaladıkları beş Akademili genci rastgele dövmeleriyle somutlaşmıştır. Yine İTÜ Öğrenci Birliğince açıklandığı üzere, İTÜ Öğrenci Birliği Sıkıyönetim süresince 9 defa basılmış, yöneticiler teker teker evlerinden alınmış, birlik saymanı Adem Ercan tutulmuş, birliğin bütün mallarına el koyulmuş ve binası mühürlenmiştir.

İNŞAATLARIN TESİSAT PROJELERİYLE İLGİLİ YENİ KARARLAR

İstanbulda yapılacak binalarda kaloriferi asansör, elektrik, sıhhî tesisat ve havagazı gibi her türlü tesisata ait projelerin, 6785 sayılı İmar Kanununun ilgili maddelerine göre mimarî ve statik projelerle birlikte ruhsat eki olarak verilmesi icab ettiğinden bu husustaki uygulamaya 13 Mayıs 1970 tarihinde başlamıştı.

Mimarlar Odası, İnşaat Mühendisleri Odası, Elektrik Mühendisleri Odası İstanbul Şubelerinin uygulanmaya derhal başlamanın bazı sakıncalar ortaya çıkaracağını belirtmeleri üzerine durum ilgililerce incelenmiş ve alınan kararları Belediye Başkanı Dr. Fahri Atabey, şöyle açıklamıştır :

"— 1 Haziran 1970 tarihinden evvel ruhsat almış inşaatlarda elektrik ve sıhhî tesisat projeleri aranmayacak asansör ve kalorifer projeleri iskân safhasında istenecektir.

1 Haziran 1970 den 1 Temmuz 1970 tarihine kadar yapılacak müracaatlarda her türlü tesisat projelerinin mimarî ve statik projelerle verilmesi şartı aranmayacak, bu projeler 1 Ağustos 1970 gününe kadar tamamlanarak tasdik ettirilmiş olacaktır.

1 Ağustos 1970 tarihine kadar tesisat projelerini tasdike vermeyenlerin inşaatları durdurulacaktır.

1 Temmuz 1970 tarihinden sonra ruhsat için müracaat edeceklerin mimarî ve statik projelerle her türlü tesisat projelerini birlikte vermeleri mecburidir.

GAYRETTEPE MÜHENDİSLİK VE MİMARLIK ÖZEL YÜKSEK OKULU

Bazı özel yüksek okullarda öğrenciler okullarını satın alabilmek için mücadeleler verirken, Gayrettepe Mühendislik ve Mimarlık Özel Yüksek Okulu sahipleri, malî imkânsızlık nedeniyle çıkardıkları hisse senetlerinin satılamaması üzerine okulu kapatmayı kararlaştırmışlardır.

Kapatma kararı bâzı velilerde sert tepkiler yaratmıştır. Veliler ve öğretim üyeleri aralarında komiteler kurarak 3,5 milyon liranın temini için çalışmaya başlamışlardır.

Okulda hâlen 1043 öğrenci okumakta, sınıflardaki öğrenci sayısı 23 ile 140 arasında değişmektedir.

ERLER KUR'A, YEDEKSUBAYLAR TEST'LE ASKERE ALINACAKLAR

Askerlik süresini 20, yedek subaylık süresini de 18 aya indiren kanun tasarısı Meclis gündemine alınmıştır. Tasarıya göre Genel Kurmay'ın tesbit edeceği ihtiyaç fazlası erler kura ile askerlik dışı kalacaklar, yedek subay adayları ise teste tabi tutulacaklardır. Kura ile askerlik dışı kalanlarla, testi kazanamayan yedek subay adaylarının askerlik hizmetlerini ne şekilde yerine getirecekleri ayrı bir kanunla tesbit edilecektir. Hükûmet bu tasarıyı 1971 yılı sonuna kadar getirmiş olacaktır. Yedek subay adaylarından tabib, diş tabibi, eczacı, Y. Mühendis, mühendis, Y. mimar, mimar, jeolog, kimyager ile Silâhlı Kuvvetlerin ihtiyacı olan diğer meslek gruplarından olanlar, müracaat ihtiyaçtan az olduğu takdirde teste tabi tutulmayacaklardır. Tasarıya göre, kanun yürürlüğe girdikten sonra 1 Ekim 1970 tarihinden itibaren 18 ayını dolduran yedek subaylar ile 1 Kasım 1970 tarihinde 20 ayını dolduran erler terhis edileceklerdir.

Sıhhi Muayene :

Kanun yürürlüğe girdikten sonra



halen yedek subay adayı veya yedek subay olarak muvazzaflık hizmetini yapmakta olanlardan askerliğe elverişli olmadığını iddia edenler yeniden sıhhi muayeneye tabi tutulacaklardır. Askerliğe elverişli olmadıkları anlaşılanlar terhis edileceklerdir.

Af :

Kanun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bakaya, yoklama kaçağı ve saklı bulunanlar 6 ay içinde teslim oldukları takdirde haklarında takibat yapılmayacaktır. Kanun yürürlüğe girdiği tarihe kadar bakaya, yoklama kaçağı ve saklı suçlarından mahkûm olanların ceza ve mahkûmiyetlerinin neticelerine de şamil olmak üzere affedilecektir.

ON YENİ MÜHENDİSLİK MİMARLIK AKADEMİSİ

Halen 26 bin olarak bilinen önümüzdeki yıllarda daha çok artacak olan Türkiye'nin mimar ve mühendis açığını kapatmak üzere, memleketimizin muhtelif yerlerinde yeniden 10 akademi açılması için hazırlık yapılmaktadır.

Her çeşit mühendis ve mimarları yetiştirmek amacıyla yeniden 10 "Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi" açılmasını öngören kanun tasarısı Bütçe-Plân Komisyonu'nda da görüşülerek kabul olunmuş ve Meclis Genel Kurulu,na sevkedilmiştir.

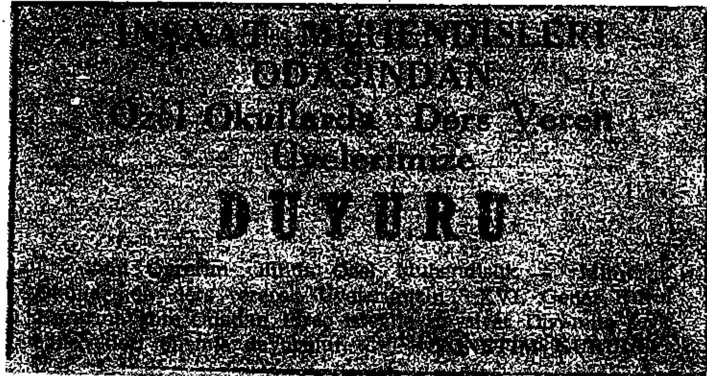
5 Yılda 5'i Bitecek :

Meclis gündemine alınan, tasarı aynen kanunlaşırsa Millî Eğitim Bakanlığı makina, inşaat, mimarlık, kimya ve elektrik - elektronik bölümlerini kapsayan 10 "Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi" açacaktır. Kanunun yürürlüğe girmesinden sonra beş yıl içinde akademilerden beşinin fiziki tesislerinin inşaatı ve tesisatı tamamlanmış olacaktır.

Akademilerin öğretim üye ve yardımcısı ihtiyacını karşılamak için her yıl Millî Eğitim Bakanlığı, yüksek öğrenim görmüş 60 öğrenciyi, master ve doktora yapmak üzere yurt dışına gönderecektir.

Yeni Kadro Kurulacak :

Ayrıca, meslek ve temel bilim derslerini okutacak öğretim üyelerinin yetiştirilmesi için ilgili öğretim kuruluşlarına yeniden asistan kadrolarına yeniden asistan kadroları tahsis edilecektir. Bu arada, en az beş yıl lise ve dengi okullarda başarıyla öğretmenlik yapmış lisansiye öğretmenler ile mühendislik ve mimarlık mesleğinde yedi yıl başarıyle çalışmış, Y. mühendis ve mimarlar da bu akademilerde öğretim üyesi olabileceklerdir.



T. M. H.'nın Notu :

184. sayımızdaki iki hatayı özür dileyerek düzeltiriz.

- *31 sayfa, 1. sütun, 4. paragraftaki "25 yaşını doldurmamış bulunmak" ibaresi "25 yaşını doldurmuş bulunmak" şeklindedir.*
- *38. sayfa, 2. sütun, 5. paragrafın son cümlesindeki "100 milyon" ibaresi, "yüz milyar" olarak düzeltilir.*

ESKİŞEHİRİ ZİYARET

Odamız Yönetim Kurulu, 1970 yılı Çalışma Programında öngörülen ziyaretlere Temmuz ayında başlamıştır. İlk gezi Eskişehir'e yapıldı.

Eskişehir'deki çalışkan Temsilcimiz Sn. Gündüz Özışık bu gezi için örnek bir program düzenlemişti.

Oda Başkanı Sn. Sedat Özkol, Sekreter Üye Sn. İlkay İzer ve Yönetim Kurulu Üyesi Sn. Selâhattin Karababa'dan kurulu gezi heyeti önce Vali. Sn. Mustafa Karaer'i ziyaret etmiş, sonra Bayındırlık Müdürlüğü ve İller Bankasındaki Teknik elemanlarla görüşmüştür. Aynı gün Millî Eğitim Bakanı'nın Eskişehir'e gelişi dolayısıyle bazı önemli Kuruluşlara ziyaret yapılamamıştır.

Yirmiye yakın Teknik elemanın katıldığı öğle yemeğine D. S. İ. 3. Bölge Müdürü Sayın Avni Nalçacıoğlu, TRT Eskişehir Muhabiri ve Sakarya Gazetesi mensupları da katılmışlardır.

Yemekte, Teknik Personelin sorunları üzerinde bir sohbet yapılmış, Oda Yöneticileri Yeni Personel Kanunu hakkında sorulan soruları cevaplandırmışlardır. Konuşmalar sırasında Sn. Sedat Özkol Teknik Personeli "Teksen Sendikası" çatısı altında birleşmeye çağırmıştır.



DAİMA İZİNDE

Sakarya

Sakaryadaki kadar imanlı Sakaryadaki gibi güçlü

Günlük Siyasi Halk Gazetesi

26-7-1970 Pazar
YIL:24 SAYI:6037

İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Prof. Özkol Teknik Personeli Teksen Çatısı altında birleşmeğe çağırdı

Teknik Personelin Personel kanunu kapsamı içinde mütelaa edilmesinin kabul edilmesi nedeni ile bir takım eylemlere girişen Teknik Personelin, Tek-Sen çatısı altında birleşmesinin artık zorunluk haline geldiği, dün Eskişehir'e gelen sendikanın yürütme kurulu üyesi Prof.Dr. Sedat Özkol tarafından açıklanmıştır.

Ayni zamanda İnşaat Mühendisleri Odası başkanı ve ortadoğu Teknik Üniversitesi öğretim üyesi olan Özkol, Eskişehir mühendislerinin onuruna verdiği yemekte yaptığı konuşmada, Teknik personelin mutlaka bir sendikal örgüt halinde birleşmesinin zorunluğuna değinerek şöyle konuşmuştur:

"Teknik personelin Personel kanunu kapsamı dı– ... teknik personelin çıkarlarına daha uygun eylemlere girişebilmemiz mümkün olacaktır."



TÜRKİYE

BARAJLAR TÜRK MİLLİ KOMİTESİ TOPLANDI

Uluslararası Büyük Barajlar Komisyonu Türk Millî Komitesi'nin Yönetim Kurulu, 21 Temmuz Salı günü, DSİ binasında, Komite salonunda toplandı. Kutlu Doluca'nın başkanlık yaptığı toplantıya, Odamızı temsilen Başkan Vekili Uğur Kökden'in dışında, DSİ Genel Müdür Muavini Sabahattin Sayın, Barajlar Dairesi Başkanı Refik Akarun, EİE. Genel Müdürü Semih Uzel, ODTÜ.'nden İsmet Ordemir ve Etibank adına Muammer Aksoy katıldı.

Toplantıda, Barajlar Teknik Sözlüğü'nün 1968'den beri süregelen türkçe bölümü revizyon çalışmalarının sonucunda yeniden basılması kararlaştırılmıştır. Değişen baskıda, hiçbir yeni kelime yer almayacak, yalnız kimi kelimelerin türkçe karşılıkları değiştirilecek, ve bu arada baskı hataları düzeltilecektir. Yeni Sözlüğün yaklaşık olarak 2000 adet basılması öngörülmüştür.

Odamız, öteki kuruluşlar gibi, sözlüğün baskısına maddî olarak bir katkıda bulunacaktır. Bu arada Başkan Vekilimiz Kökden, bundan sonra hazırlanacak baskıda, baraj formüllerinde kullanılan kısaltmalar için, çeşitli teknik öğretim ve uygulamacı kamu inşaat kuruluşlarının benimsiyeceği belirli kısaltmalara, yani bir çeşit formül standardizasyonuna gidilmesini önermiştir. Ayrıca, Odamız, toplantıda, yeni sözlüğün öğrencilere indirimli bir fiyatla satılması fikrini de ileri sürmüştür.

Bundan başka, aynı toplantıda, Barajlar Millî Komitesi'nin inisyatifi ve çalışmaları sonucu, su kaynaklarının geliştirilmesi ile ilgili projeler için teknik bir kılavuzun gün ışığına çıkarılması kararı alınmıştır. Kılavuz, belli başlı olarak, hidroloji, barajlar, hidroelektrik santrallar, sulama ve drenaj, akarsu düzenlemesi, içmesuyu, kanalizasyon, ve su kaynaklarının plânlaması - ekonomisi dallarında hazırlanacaktır.

Bu arada, Sayın Sabahattin Sayın'ın ağzıyla, DSİ içinde kurulan Sulama - Drenaj Komitesi'nin kendi alanında bir sözlük çalışması yaptığı öğrenilmiştir.

PREFABRİK EVLERİ ALTI USTA BİR GÜNDE KURUYOR

İmar ve İskân Bakanlığının başkent civarında kurduğu iki fabrikada yapımına başladığı beton ve ahşap evler sayesinde bundan sonra deprem felâketine uğrayan vatandaşlarımız, en geç iki gün içinde yeni evlerine kavuşacaklardır.

Dört yıl önce Varto'da meydana gelen deprem felâketinden sonra düşünülmeye başlanan ve sadece kâğıt üzerinde plân şeklinde görülen prefabrik evler aradan geçen kısa süre içinde hızla yükselmeye başlamıştır.

İmar ve İskân Bakanlığının biri Etlik'te, diğeri de Polatlı yolu üzerinde kurduğu iki fabrikada, günde 15 adet beton, 20 adet de ahşap prefabrik ev inşa edilmekte, derhal ihtiyaç bölgesi olan Gediz'e gönderilmektedir.

Sudan Ucuz

Evler şimdilik iki tip üzerinde inşa edilmektedir. 38 parça betondan imal edilen evler, 18 bin liradan felâketzede vatandaşlara 30 yıllık kredi ile verilmektedir. Ahşap evler ise biraz daha ucuza mal olmaktadır. Beton evler 8 ton, ahşap evler ise 4,5 ton ağırlıkta olmakta, orta halli bir kamyonla 1,5 ev taşınabilmektedir.

Fabrika ilgilileri, evlerin üzerleri numaralı parçalar halinde kurulacağı yere gönderildiğini, burada da plânına göre, 6 usta ve üç işçi tarafından ev en fazla bir günde kurulabildiğini bildirmişler. "Yalnız, her parçanın plânda gösterildiği yere takılması gerekmektedir. İnşaatta kullanılacak çivi adedi bile sınırlandırılmıştır 178 çividen fazla kullanılamaz. Kullanıldığı takdirde mutlaka bir yerinde bir aksaklık olur. Evlerin hem ucuz, hem de modern oluşu, yakında gecekondu sorununa da bir hal yolu açacaktır.

İTÜ GEDİZ DEPREMİ SEMİNERİ

24-25 Temmuz günleri İstanbul'da Gediz depremi ile ilgili bir seminer yapılmıştır. İ.T.Ü. İnşaat Fakültesi tarafından düzenlenen bu seminer, Odamızca oluşturulan "Gediz depremi Simpozyumu" nun bir anlamda devam niteliğinde idi.

Başlangıçta, aynı zamanda bir depdem uzmanı olan İ.T.Ü. rektörü sayın Prof. Dr. Kâzım Ergin tarafından yönetilen seminer, daha sonra Sn. Prof. Dr. Rifat Yarar yönetiminde devam etti.

Sn. Prof. Dr. Semih Tezcan, Sn. Doç. Dr. Nevzat Öcal, Sn. Doç. Dr. Şakir Abdüsselam, Odamız adına Sn. Yd. Prof. Dr. Erhan Karaesmen, Sn. Dr. Muzaffer İpek, İmar İskân Bakanlığından Sn. Y. Müh. Alkut Aytun ve İstanbul Şubemiz adına Sn. Y. Müh. Ersin Arıoğlu' nun da katıldıkları Seminerin raportörlüğü görevi Dr. Erhan Karaesmen'e verildi.

Seminerin Sonuçları

● Deprem hasarlarını önlemek için alınması gereken tedbirlerin ve öngörülen tavsiyelerin bir metin içinde ilgililere duyurulması kararlaştırıldı.

● Ekonomik ve bölgesel malzeme ve işçilik ile kolayca inşa edilebilecek tip yapılar üzerinde ayrıntılı olarak duruldu. Bu yapıların bölgelere göre standartlaştırılması ve yapımlarının kolaylaştırılması olanakları tesbit edildi.

Bu seminerin sonuçları Odamız sinpozyumunun bir sonucu olarak hazırlanan kitaba eklenerek yayınlanacaktır.

DİVRİĞİ'DE PELET TESİSLERİ

Divriği cevherlerinin özelliğini iyileştirmek ve istihsal kapasitesini arttırmak amacı ile Divriği'de konsantrasyon ve pelet tesisleri kurulmasına karar verilmiştir.

Hazırlanan proje, Karabük Genel Müdürlüğünce rantabl görülmüş ve Devlet Plânlama teşkilâtına gönderilmiştir. Projenin sabit yatırımı 228 milyon TL. iç para, 210 milyon TL. da dış para olmak üzere toplam 438 milyon TL. dır. Projenin takriben 100 milyon TL. sı maden işletme yatırımına, geri kalan 338 milyon TL. sı da cevher hazırlama (Konsantrasyon ve pelet) tesislerine ayrılmıştır. Projenin işletmeye alınmasından sonra Demir Çelik tesislerinde kapasite artışı, kok tasarrufu, nakliye tasarrufu gibi işletme masraflarından sağlanan tasarruflarla bir yıldan daha kısa bir sürede amorti edilmektedir.

(Demir ve Çelik Dergisinden)

İMALÂT SANAYİİNDE EĞİLİMLER

Teknik Eleman Bulmak Güçleşiyor

Başbakanlık Devlet Plânlama Teşkilâtı Koordinasyon Dairesi İstatistik Servisinin "İmalât Sanayiinde Eğilimler" konulu anketi sanayiciler arasında ilgi ile karşılanmıştır. Anketin 1970 yılının ilk üç ayını kapsayan kısmında imalât sanayii konjüktür tablosu şöyle görünmektedir.

— İşlerin genel gidişi : Kuruluşların yüzde 40'ı işlerinin genel gidişinin iyi olduğunu, yüzde 42'si geçen aya nazaran farklı bir gelişme kaydetmediğini, yüzde 18'i ise bozulma eğilimi gösterdiğini ifade etmişlerdir.

— İmalât : Kuruluşların yüzde 37'si imalâtlarının arttığı, yüzde 31'i herhangi bir değişiklik olmadığı ve yüzde 32'si de imalâtlarında düşüş olduğu görüşünü bildirmişlerdir.

— Satışlar ve satış fiyatları : Kuruluşların yüzde 43'ü satışlarında, yüzde 28'i satış fiyatlarında artış olduğunu, yüzde 28'i satışlarında yüzde 68'i satış fiyatlarında değişme olmadığını, yüzde 4'ü satış fiyatlarında düşüş kaydettiklerini ifade etmişlerdir.

— Diğer özellikler : Toplam imalât sanayiindeki kuruluşların yüzde 34'ü ham madde mübayaalarının yüzde 64'ü ham madde fiyatlarının, yüzde 69'u parça başına maliyetlerinin, yüzde 60'ı işçi başına ödedikleri ücretin arttığını, yüzde 51'i çalıştırdıkları işçi sayısında yüzde 39'u mamul madde stoklarında herhangi bir değişiklik olmadığını ve yüzde 46'sı ham madde stoklarının azaldığını bildirmişlerdir.

— Ayrıca, kuruluşların, yüzde 51'i kalifiye ve teknik eleman temininin güçleştiğini, yüzde 44'ü parça başına kârlarının aynı kaldığını ifade etmişlerdir.

HAKKÂRİ HİDROELEKTRİK SANTRALI

Hakkâri il merkezinden 8 km. mesafede bulunan Otluca köyündeki hidroelektrik santrali çalışmaları ilerlemektedir.

Bu inşaat beş bölümden ibaret olup, çalışmalarını her geçen gün art.rmaktadır. Bu bölümler : Baraj, kanal, havuz, cebri boru, santral ve lojmanlardır. Beytüşşebap ve Uludere ilçelerinde de aynı tip ve fakat daha küçük birer hidroelektrik inşaatı vardır. Bu üç inşaatın yapım masrafları 20 milyon lira olup, İller Bankası tarafından karşılanmaktadır. Hidroelektrik inşaatının şantiye şefi ve Emanet Komisyonu Başkanı inşaat yüksek mühendisi Bekir Hamurculu, özetle. "İnşaat bu sene bitecektir. Biz inşaatı geçen sene bitirecektik. Fakat bazı sebeplerden gecikti. Öte yandan köylerin istimlâk parasını verdiğimiz halde gecikmeler olmaktadır.

1970 iş mevsimi sonuna kadar türbünleri de takıp işi bitirmiş olacağız." demiştir.

İNGİLTERE

FABRİKADA YAPILAN EV DUVARLARI

İngiltere'nin Oxford şehrinde faaliyette bulunan "Minox Structures" firması tarafından inşa edilen ve 15 ilâ 20 günde teslim edilen prefabrike ev tipleri geleneksel İngiliz bina tiplerini andırmaktadır. Bu sağlam bölmeler 3 ve 4 katlı binalarda kullanılabilinmektedir. Köşeler geçme ve vidalı olduğu için çok kısa bir müddet içinde yerine oturtulmaktadşr. Bu tip evler çok daha sağlam ve muntazam olmaktadır.

OTOMASYON SAYESİNDE MİLYONLARCA KİREMİT

Dünya'daki cinslerinin en moderni olduğu iddia edilen çatılar için beton kiremit imal eden bir fabrika, Britanya'nın Redland Grubu tarafından Fransa'da açılmıştır.

Yeni fabrikanın imali sırf otomasyon sayesinde gerçekleşmektedir. Sadece 65 işçi ile fabrikanın senelik output'u (çıktısı) yılda 16 milyon kiremit olacaktır. Bunun yılda 24 milyona yükselmesi beklenmektedir.

Fabrikada kullanılan makina ve cihazlar Redhill'deki (Güney İngiltere) Redland'ın mühendislik dairesi tarafından yapılmıştır. Tek bir kontrol düğmesi sayesinde ham maddeler makinalara yedirilmekte, tuğlalar yapılmakta ve bunlar bu taşıyıcı sayesinde fırınlara taşınmaktadır. Rutubet ve ısı kontrolü otomatik olan bu cihazlar şimdilik dakikada 70 kiremit yapmaktadır fakat bu sayının dakikada 120'ye çıkarılmasına bu sistem elverişlidir.

Redland'ın Federal Almanya'da 16, İtalya'da 5, Hollanda, Belçika, İsveç, İsviçre ve Avusturya'da birer fabrikası vardır.

- Londra'da, 15-18 Eylül günleri arasında "Kazıklar hakkında bir Konferans" var. Başvurma adresi : The Secretary (Piling conference) the Institution of Civil Engineers, Great George Street, SW 1 London, England.
- Londra'da 12 Kasım'da "Uçak pistleri sempozyumu' 'yapılacaktır. Başvurma adresi : The Secretary (Aircraft pavements), The Institution of Civil Engineers, Great George Street SW 1, London, England.
- Newcastle'da, 17 Eylül'de "İnşaat Mühendisliği sevk ve idare sempozyumu" yapılacak. Başvurma adresi : The technical office, Department of Civil Engineering, The University, Newcastle upon Tyne NE 17 Ru, England.
- Londra'da 16-21 Kasım tarihleri arasında "Bayındırlık yapıları ve Belediye hizmetleri 50 nci yıl dönümü sergisi" yapılacaktır. Başvurma adresi : The Municipal Agency Ltd. 3 Clements Inn, London W. C. 2, England

---

FRANSA

PLÂSTİK BİR KALIPTA BETON PROGRAMLAMASI

Çok miktarda çimento yiyen ve su içen şantiyelerin ihtiyaçlarına cevap vermek maksadıyla bir robot yapılmıştır.

Bir kumanda tablosuna ithal edilen delikli bir plâstik istenilen betonu temin etmekte; bitmiş malzemenin hazırlanması için işlem devresinin açılması buna kâfi gelmektedir.

Böylece :

— Çeşitli birleşimlerin miktarları

— Hataların bertaraf edilmesi

— Kum ve su üzerine higrometrik düzeltme

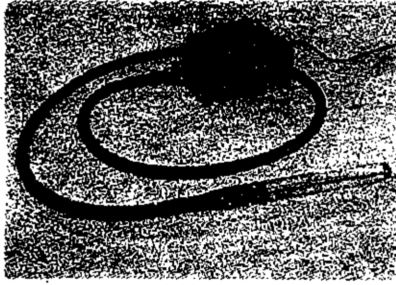
— Karıştırma devresinin yenilenmesi gibi hususlara yerine getirilmektedir.

Merlin Gerin'in tartma otomatları yalnız beton yapmak için kullanılmamakta bir çok kesimlerde kendisini ihtiyaç olarak hissettirmektedir. Bunlar arasında :

— Kauçuk, plâstik besin maddeleri camcılık, hayvan yemi

— Tarım kooperatifleri, şarap mahzenleri gibi kesimleri sayabiliriz.

VİBRATÖR TEKNİĞİNDE BİR YENİLİK



Fransa'da esnek iletici yeni bir elektrikli titreşim aracı geliştirilmiştir. Bu araç çift yalıtılmış bir elektrik devresi sistemini, doğrudan doğruya betonun içine yerleştirerek vibrasyon yapmayı mümkün kılmaktadır. Bu yolla dakikada 18000 titreşim gibi çok üstün bir vibrasyon sağlamak mümkündür.

● Paris'de, 8-11 Eylül tarihleri arasında "Mühendislik Jeolojisi hakkında Milletlerarası Kongre" toplanacaktır.

KANADA

ULUSLARARASI BÜYÜK BARAJLAR KOMİSYONU

Memleketimizinde üyesi bulunduğu Uluslararası Büyük Barajlar Komisyonunun (ICOLD'un) Onuncu Kongresi 1 ile 5 Haziran 1970 tarihlerinde Kanada'nın Montreal şehrinde toplanmıştır. Kongrenin gündemini aşağıdaki teknik konular n müzakeresi teşkil ediyordu :

— Toprak ve kaya dolgu barajların proje ve inşaatında son gelişmeler.

— Derin alüvyonlar, karstik veya diğer güç formasyonlar üzerindeki barajların proje ve inşaatında son gelişmeler.

— İşletme halindeki barajların ve göllerinin takibi ve kontrolu.

— Beton barajların proje ve inşaatında son gelişmeler.

Bu teknik sorular hakkında Kongreye 208 tebliğ, 13 genel rapor ve 14 yazı verilmiş ve muhtelif konuşmacılar toplantılarda görüşlerini açıklamışlardır. Türkiye'den 4 tebliğ ve 1 genel rapor gönderilmiştir.

ICOLD'un Onuncu kongresinden önce yine Montreal'de 28 ile 30 Mayıs 1970 tarihlerinde yapılan 38 nci İcrai toplantılarda ezcümle şu kararlar alınmıştır :

— Üç yıllık süresi dolan Gerald T. McCarthy yerine, İspanya Millî Komitesi Başkanı Jose Toran Uluslararası Büyük Barajlar Komisyonu Başkanı seçilmiştir. Bay McCarthy'ye Fahri Başkanlık unvanı tevcih edilmiştir.

— Altı Başkan Yardımcısından süreleri dolan ikisinin yerine Avrupa Bölgesinden G. Schmitter (İsviçre) ve Amerika Bölgesinden W. E. Johnson (A.B.D.) seçilmişlerdir.

— Irak ve İran ittifakla ICOLD üyeliğine kabul edilmişlerdir. Böylece üye memleket sayısı 66 ya yükselmiştir.

— 39 uncu İcrai toplantının 4-7 Ekim 1971 de Yugoslavyada Dubrovnik şehrinde, 40 ncı İcrai toplantının 1972 de Avustralya' da Canberra şehrinde ve 41 nici İcrai toplantı ile 11 nci Kongrenin 1973 te İspanya'da Madrit şehrinde yapılması kararlaştırılmıştır.

— Türkiye, Uluslararası Büyük Barajlar Komisyonunun Barajların Sicili Komitesine üye seçilmiştir.

Türk Millî Komitesi Uluslararası Büyük Barajlar Komisyonunun Onuncu Kongresine 11 delege ile katılmıştır.

İSVEÇ

ÇELİĞİ DAHA SERT YAPAN BİR METOD

İsveç'te çeliği daha sert ve dayanıklı hale getiren yeni bir usûl bulunmuştur. Stora Kopparberg Şirketi, dört sene süre ile çeliğin daha dayanıklı hale getirilmesini sağlayacak yeni bir metod üzerinde çalışmalar yapmış ve yeni olarak bu cins çeliğin üretimine başlamıştır.

Yapılan açıklamaya göre bu yeni cins çelik, eski emsallerine nazaran iki misli daha dayanıklıdır. Yeni olarak bulunan metoda göre, demir cevherini önce atomlama odasına sokulmakta ve bu ameliyeyi takiben gazlama odasına sokularak gaz altında tutulmaktadır.



Ve...

- Weimar'da eylül ayında "Milletlerarası İnşaat malzemesi ve silikat konferansı" yapılacak.
  Başvurma adresi : Organisationsbüro, Fahnltat Bau stoffir geniewwesen, Hochschale für architektur und Bauwesen, Coudraystr. 13 53 Weimar - Germany.

- Plovdiv'de, 20 - 29 Eylül tarihlerinde "26 ncı Milletlerarası Plovdiv Fuarı" var.

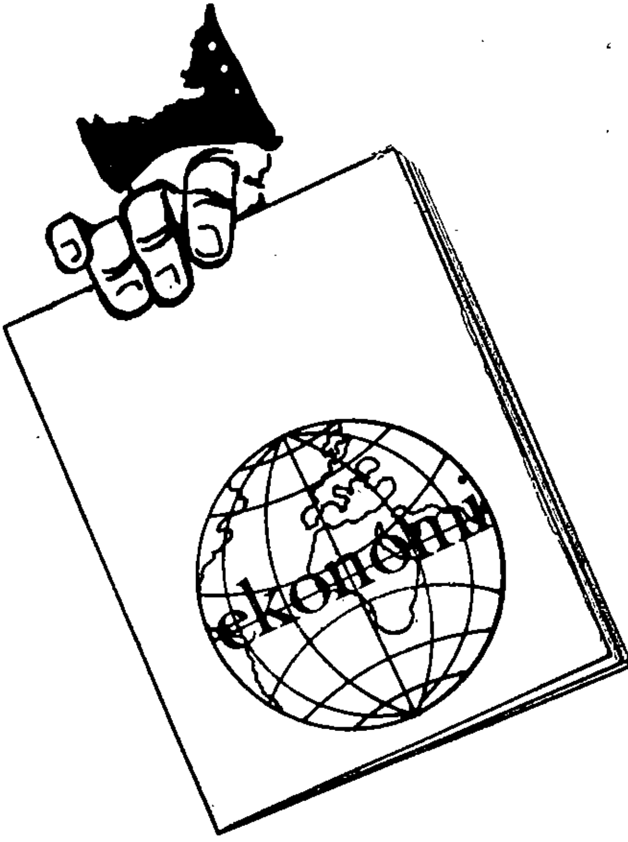
- Brüksel'de, 12 - 18 Eylül tarihlerinde "Milletlerarası Mühendislik ve İnşaat Sergisi" açılıyor.

- Montreal'de, 4 - 10 Ekim tarihleri arasında "Milletlerarası yol federasyonu altıncı dünya toplantısı" yapılacaktır.
  Başvurma adresi : International Road Federation, 1023 Washington Bldg. Washington, D. Ç. 2000 S, U. S. A.

- Kopenhagen'de, 14 - 19 Eylül'de "Milletlerarası Fuar" var.
  Başvurma adresi : U. D. E. S. A. S., Ryvangs Alle 20, Copenhagen, Denmark.

- Roorkee'de, Kasım ayında "Deprem Mühendisliği Sempozyomu", var."
  Başvurma adresi : Earthquake research and Engineering, University of Roorkee, Roorkee, U. P., India.

- Dubrovnik'de, 19 - 21 Ekim tarihlerinde "Hidro Sempozyumu" yapılacaktır.
  Başvurma adresi : Secretariat, UN/ECE, Energy Division, Palais des Geneva, Switzerland.



TÜRKİYE

Ortak Pazar :

Türkiye'nin Ortak Pazar'a geçiş dönemi artık başlamış bulunmaktadır. Geçiş döneminin yurdumuza yüklediği görevler belli olmuştur. Anlaşmaya göre, Türkiye, AET üyelerine, 12 ve 22 yıllık süreler içinde, gümrüklerini sıfıra indirecektir. Bu sonuç, Türkiye ekonomisinin sanayide olduğu kadar tarımda da, kapitalist dünyaya bağlılığını sürdürecek ve pekiştirecektir. (Ortak Pazar konusunda bkz. TMH. Sayı 183, syf. 33)

Malî protokole göre, AET (Avrupa Ekonomik Topluluğu), Türkiye'ye beşbuçuk yıl içinde ödenmek şartıyla 195 milyon dolar kredi verecektir.

Konsorsiyum :

Türkiye'ye Yardım Konsorsiyumu'nun son Paris toplantısında, Türkiye'nin 1970 yılı programı için, 140 milyon dolar dış finansman isteğine karşılık 97 milyon dolarlık kredi verilmesi kararlaştırılmıştır. Bunun sonucu, eğer Konsorsiyum'un isteğine uygun olarak devalüasyona gidilmezse, ithalâtta kısıntı yapılacak, döviz transferlerinin bekleme süresi bir yıla çıkacak ve bazı maddelerde yaratılan darboğazlar yüzünden, fiat artışları görülecektir.

Proje kredilerine gelince, 190 milyon dolarlık isteme karşı, Konsorsiyum, ancak 36,6 milyon dolarlık bir kredi açabileceğini bildirmiş; aynı zamanda, yatırım projelerinin daha iyi olması isteğinde bulunmuştur. Öte yandan Dünya Bankası da, Türkiye'nin borç alma yeteneğine göre tepki göstereceğini belirtmiştir.

Konsorsiyum'da, Almanya, İsviçre, İngiltere, "Türkiye pazarlarının yapancı sermayeye daha açık olması" görüşünü ileri sürmüşlerdir. (Batı, benzer davranışları Japonya'ya karşı da yapmıştı ve yapmaktadır.)

Avusturya ise verdiği yardımı kesmiştir.

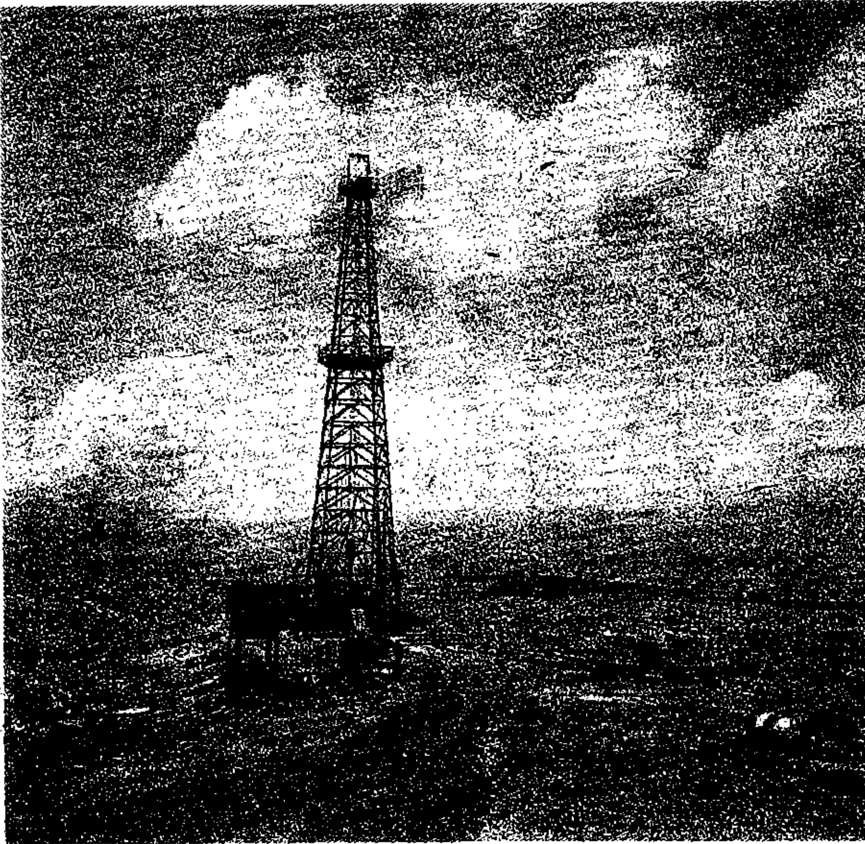
Sulama :

Dünya Bankası ile yapılan kredi anlaşması gereğince, Çukurova bölgesinde kullanılmak amacıyla, 6,4 milyon dolarlık dozer, grayder ile yükleyici ve yağlayıcı çeşitli araçlar Adana'ya gelmiş bulunuyor.

Araçlar Köy İşleri Bakanlığı tarafından Japonya, İngiltere, ABD ve İtalya'dan satın alınmış olup, sulamada kullanılmak üzere, Toprak - Su Bölge Müdürlüğü emrine verilmiştir.

Öte yandan Kanada'dan da köy yolları yapımında kullanılmak üzere 6 milyon dolarlık kredi karşılığında greyder alınmaktadır. Grayderlerin sayısı 300 civarındadır.

Toprak - Su yetkilileri, Konya ovasında sulu tarım uygulandığı takdirde yılda iki kez ürün alınabileceğini belirtmişlerdir.



Petrol :

Dünyadaki ham petrol üretimi yılda 2 milyar 134 milyon tona ulaşırken Türkiye, 3 milyon 600 bin tonluk üretimiyle 59 ülke arasında otuzuncu sırayı işgal etmektedir. Türkiye bu üretimiyle Batı Almanya'dan sonra Avrupa ikincisi durumundadır.

Petrol üretiminde dünya birinciliğini 510 milyon tonla Amerika Birleşik Devletleri korumakta, onu 329 milyon tonla Sovyet Rusya izlemekte, eskiden beri dünyanın sayılı petrol ülkelerinden olan Venezüella da yılda 187 milyon ton ham petrol elde etmekle üçüncü sırayı almaktadır.

Petroleum Press Service'nin yaptığı sıralamadan anlaşıldığına göre, dünyadaki ham petrol üretimi büyük bir hızla artmış, 1959 daki 1 milyar tonluk üretim, on yılın içinde yüzde yüzün üstünde bir gelişmeyle 2 milyar 100 milyon tona ulaşmıştır.

Küçük çapta olmakla beraber, bu yıllar zarfında, Türkiyedeki ham petrol üretimi de belli bir artış göstermiş, 1959'da 372 bin ton olan üretimimiz, 1964'te 886 bin, 1968'de 3 milyon 103 bin ton ve bir yıl sonra da 3 milyon 600 bin tona ulaşmıştır.

İnşaat Malzemeleri :

Sanayi Bakanı, "demir satışları bir Ağustostan itibaren hiçbir belge ve kayda tabi olmaksızın" serbest satılacağını bildirmiştir.

Bu yıl Macaristanla, 20 bin tonluk çimento ihracatı yapılacağı bildirilmektedir.

Yatırımlar ve Örgütlenme :

Komisyonlardan görülerek geçen bir kanun tasarısına göre, öteki 6 iktisadî devlet kuruluşuyla birlikte, aşağıdaki kuruluşların sermayeleri şu ölçüde artacaktır :

	(Milyon TL.)	
Adı	**Mevcut sermaye**	**Yeni sermaye**
Etibank	500	2.000
DDY. İşletmesi	2.500	8.000
Demir-Çelik İşl.	400	1.000

İNGİLTERE



Türkiye'nin İngiltere ile ticaret açığı artmaktadır. 9.7 milyon sterlin (1970 yılı ilk beş aylık dönem; oysa geçen yıl aynı dönemde bu rakam 8.6 milyon sterlin idi)

AFRİKA

Yakında, Darüs-Selam'ı (Tanzanya, yani eski Tanganika) Zambiya'ya bağlayacak 1500 km. lik demiryolu hattının Çin Halk Cumhuriyeti işçi ve teknisyenleri tarafından inşaına başlanacaktır. Adıgeçen hattın hazırlık çalışmaları geçen yıl tamamlanmıştır.

İSVEÇ

"Gelir dağılımındaki eşitsizliklerin eskiye oranla daha da adaletsiz duruma geldiğini" öne süren Palme hükümeti, 24 firmayı devletleştirmiştir. Demir madenleri, orman işletmeleri, demiryollarının tamamı, dokuma ve giyim sanayii, mekanik yapımcılığın bir bölümü, gaz ve elektrik işletmeleri, kâğıt sanayii ile bir kısım otel ve lokanta, devletleştirilen kuruluşlar arasındadır. Devletin ekonomi üstündeki denetiminin daha iyi sağlanabilmesi için halen % 90'ı özel sektör elinde olan bankaların da devletleştirilmesi amacıyla çalışmalar yapılmaktadır.

JAPONYA

Japon Petro - Kimya Sanayii yetkilileri "Türkiye'yi kendi ham madde ihtiyaçlarının karşılanması bakımından çok elverişli bir kaynak" kabul etmekte ve, Türkiye Petrol - Kimya Sanayiinin mali ve teknik bakımdan desteklenmesi olanaklarını incelemek üzere Türkiye'ye bir heyet gönderileceğini açıklamışlardır. Gerçekten, Petro - Kimya Sanayii için zorunlu olan ham maddelerin üretimi, bütün geri bırakılmış ülkelerde olduğu gibi, Türkiye'de de, Japonya'ya oranla daha ucuza çıkmaktadır.

FEDERAL ALMANYA

Yabancı İşgücü Artı-Değeri :

Alman İş Bulma Kurumu ve Ekonomik Araştırma Enstitüsü'nün rakamlarına göre, Federal Almanya'da çalışan yabancı işçi sayısı 1.838.900'e ulaşmıştır. Buna karşılık açık işyeri sayısı bir milyona yakındır. Yabancı işçilerin 389.000 (% 21.1)'i Yugoslavlardan, 375.000 (% 20,4)'i İtalyanlardan, 328.000 (% 17,8)'i Türklerden, 229 400 (% 12,5)'u Yunanlılardan, 165.900 (% 9)'u İspanyollardan ve 40.000 (% 2,2)'i ise Portekizlilerden oluşmaktadır. Emeğini satan bu Türk işçilerinin 72.000'i kadındır.

B. Almanya'nın Yardımı :

B. Almanya, 1970 yılı için Türkiye Konsorsiyomu'na 47,9 milyon dolar vereceğini açıklamıştır.

ABD

Ekonomik Bunalım ve ABD :

Çalışma Bakanlığının açıklamasına göre, ABD'deki işsiz sayısı 4 milyon, yani çalışan nüfusun % 4,7'sidir. Buna karşılık zenci işgücündeki işsizlik oranı Haziran ayı itibariyle % 8,7'dir.

Bütçe Açığı :

1969 - 70 uygulama yılı için Federal bütçe açığı 3 milyar dolar (45 milyar TL.) olacaktır. Oysa Nixon yönetimi, Ocak 1970 de, 1,3 milyar dolarlık "fazla" gösteren bir bütçe öngörüyordu.

Maliye Bakanı David Kennedy, Amerikan ödemeler dengesinin dünyadaki mevcut şartlar sürdüğü takdirde, sürekli açık verebileceğini söylemiştir.

SSCB

Ağır Sanayiye Sovyetler Birliğinin Katkısı :

25 Mart 1967 tarihinde imzalanan anlaşma gereğince, SSCB, Türkiye'nin yatırım uygulamalarında yer almaya başlamıştır.

— Seydişehir Alüminyum Tesisleri (62 milyon dolar dış kredi);
— Homa barajı (Şimdilik durdurulmuş olup bunun yerine gerekli enerji Seyit Ömer linyitlerinden e'de edilecektir.);
— İzmir Rafinerisi. Türkiye'nin ikinci büyük rafinerisi (28 milyon dolar dış kredi);
— Bandırma Sülfirik asit tesisi (2,5 milyon dolar dış kredi);
— Artvin Lif Levha Fabrikası (2,6 milyon dolar Sovyetler Birliği'nden sağlanacak yatırım malzemesi);
— Payas - Dörtyol arasında kurulacak III. Demir - Çelik Kuruluşu. Kapasitesi : 1.2 milyon ton/yıl.

4/10195 SAYILI KARARNAMEYE GÖRE ÖDENEN ZAMLARDAN KESİLEN VERGİLERLE İLGİLİ TARHİYAT MALİYE BAKANLIĞI VERGİLER TEMYİZ KOMİSYONU 2. DAİRE TARAFINDAN USUL YÖNÜNDEN BOZULDU

4/10195 sayılı kararnameye göre ödenen şantiye ağırlık ve seyyarlık zamlarından önceleri kesilip sonraları iade edilen ve daha sora da tekrar geri istenilen vergi, son olarak vergiler temyiz temyiz komisyonu nezdinde bir üyemizin itirazı ile tarhiyatın iş verene yapılması gereğiyle usul yönünden bozulmuştur.

Bu konudaki kararı Maliye Bakanlığı Vergiler Temyiz Komisyonu 2. Dairesi vermiş olup kararın tarihi 24.6.1970 kayıt no. su 1970/1441 numarası 1970/1787 dir.

Gerekçe ise aşağıda belirtilmiştir.

İşini gereği 2 nci dairede görüşüldü.

193 sayılı Gelir Vergisi ve 213 sayılı Vergi Usul Kanunlarıyla, ücretlerin vergilendirilmesi iki ayrı esasa bağlanmıştır.

Bunlardan birincisinde, yıllık beyan veya götürü usule göre, ücret geliri sahibi, Gelir Vergisi Kanununun 83, 92, 106, 109, 117 ve 118 inci ve Vergi Usul Kanununun 25,110,247 ve 248 nci maddeleri uyarınca Vergi Dairesine baş vurup vergisini tarh ettirir ve kanunla belli edilen zamanlarda vergisini bizzat öder. Bu esasa göre vergiye tabi tutulan mükellefler bakımından, Kanun Koyucu Vergi Usul Kanununun 251 nci maddesile, iş vereni yani ücreti ödeyeni, yanında çalıştırdığı kişilerin karnelerini almaları ve karnelerinde yazılı vergilerini ödemelerini sağlamakla görevlendirmiş ve yalnız bunlardan sorumlu tutmuştur. Verginin mükellefi ve muhatabı, ücret gelirinin sahibi yani ücreti alandır; mükellefiyetle ilgili tebligat da yalnız ücreti alana yapılır. İş veren yani ücreti ödeyen, verginin mükellefi olmadığı gibi muhatabı da değildir.

İkinci vergilendirme usul ve esasında ise, Gelir Vergisi Kanununun 94, 97, 98, 107/3, 108/3 ve 119 uncu, Vergi Usul Kanununun 8, 11, 25.110,238 ve 239 uncu maddeleri uyarınca, iş veren yani ücreti ödeyen, ücreti öderken ona terettüp eden vergiyi hesap edip kesmek, ücret ödemelerini ve tevkif ettiği vergileri kanunla belli edilen süreler içinde Vergi Dairesine beyan edip yatırmakla mükelleftir. Ücreti ödeyen, tarh ve tahakkuk ettirilen verginin muhatabıdır; mükellefiyetle ilgili tebligat da ücreti alana değil ücreti ödeyene yapılır. İşveren ödediği vergilerden dolayı yanında çalışana yani ücreti alana rucu etmek hakkına sahiptir. Ücreti alanın, Vergi Dairesi ile bir ilişkisi yoktur. Vergi dairesi, ücreti alan adına hesap açmaz; iş veren yani ücreti ödeyen adına hesap tutar. Verginin kesilmemiş noksan kesilmiş, zamanında vergi dairesine yatırılmamış, mükellefiyetin tesisinde veya vergilendirmede yanlışlık yapılmış olması durumu değiştirmez. Bu nedenledir ki, bu çeşit vergilendirmelerden doğan anlaşmazlıklarda ücreti ödeyene de itiraz ve diğer kanun yollarına baş vurma hakkı tanınmış bulunmaktalır.

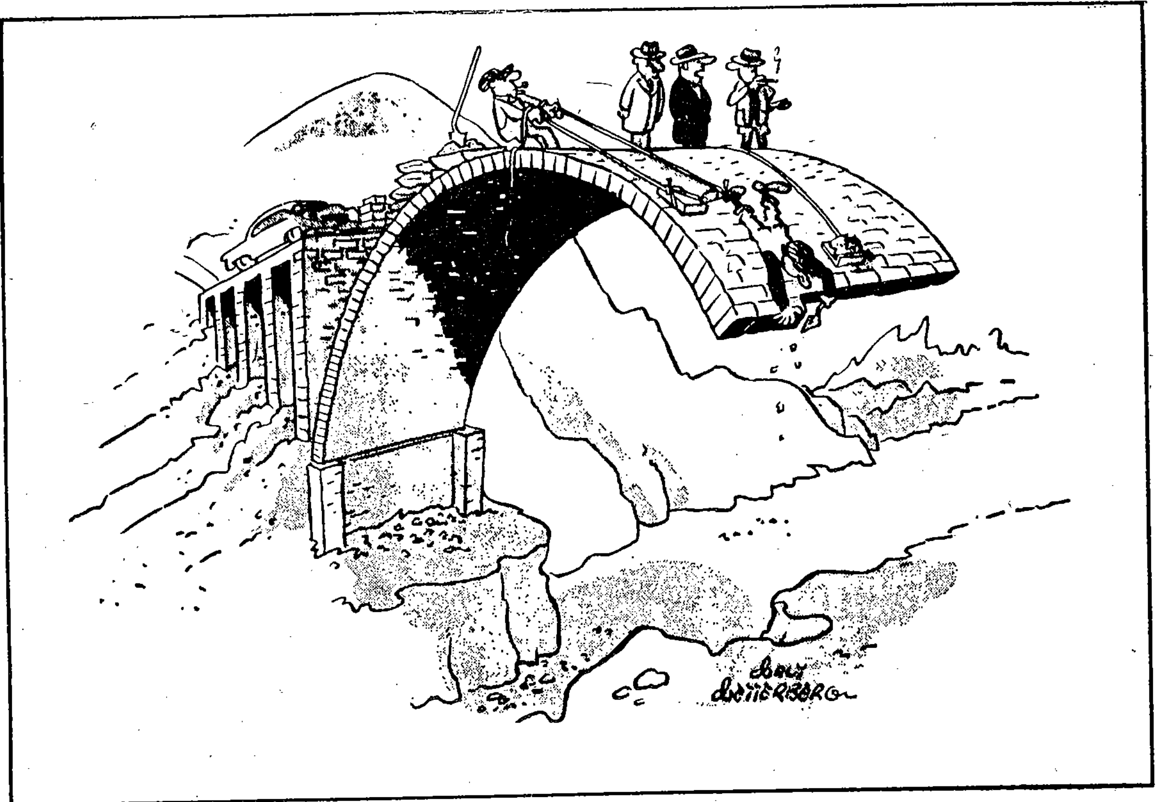
Olayda vergilendirilmek istenilen ödeme (ücret), Gelir Vergisi Kanununun 94 üncü maddesi kapsamına girmektedir. Bu nedenle, verginin muhata-

bı, ücreti ödemiş olan işverendir. Binaenaleyh, vergilendirmede yanlışlık yapılmış olması nedenile, evvelce kesilip yatırılmış olup sonradan terkin edilmiş verginin tekrar ihyası suretile mükellefiyet tesisinde de, verginin iş veren (ücreti ödemiş olan) adına ve ona tebliğ edilmesi, ondan istenilmesi gerekir. Nitekim, Maliye Bakanlığınca 2.12.1969 gün ve 2176 - 1030/45968 sayılı genel tebliğ ile vergilerin, bunları kesip Vergi Dairesine yatırılmasında sorumlu ve muhatabı bulunan işveren (ücreti ödeyen) adına tarh ve tebliğ edilmesi, ondan istenilmesi gerekir. Nitekim, Maliye Bakanlığınca 1.12.1969 gün ve 2176-1030/45968 sayılı genel tebliğ ile vergilerin, bunları kesip Vergi Dairesine yatırılmasında sorumlu ve muhatabı bulunan iş veren (ücreti ödeyen) adına tarh ve tebliğ edilmesi gerektiği açıkça belirtilmiş bulunmaktadır.

Halbuki, olayda vergi, doğrudan doğruya, ücreti alan adına tarh ve ona tebliğ edilmiş bulunduğundan, yapılan işlem, şekli, usul ve esas yönlerinden kanuna aykırıdır.

Bu durum muvacehesinde tarhiyatın yazılı gerekçe ile tasdikinde isabet görülmemiştir.

Bu itibarla mükellef iddiasının kabulü ile, temyiz olunan 28/2/1970 tarih ve 2485 sayılı itiraz Komisyonu kararının bozulmasına ve tarhiyatın usul bakımından TERKİNİNE Resen Nihai olarak, Üyelerden Muhtar Sinanoğlu'nun (. . . . .) şeklindeki muhalefetine binaen OYÇOKLUĞU ile 246.1970 tarihinde karar verildi.



— Nerede mühendislik tahsil ettiğinizi öğrenebilir miyim?

ARSA SPEKÜLASYONU ÜZERİNE

Sohbette anlatan : İzzettin SİLİER
İstanbul Şubesi Yönetim
Kurulu Başkanı

BOĞAZ KÖPRÜSÜNDEN BAŞLIYALIM

S Bu sene İstanbul Şubemiz çalışma proğramında Arsa Spekülasyonu ve modern Şehirleşme Yöntemleri konularına ağırlık verilmesi nedendir?

C Fırsat bulunca Boğaz Köprüsünü çekiştirmek hoşumuza gidiyor. İzin verirseniz ben de Boğaz Köprüsünden söze başlıyayım.

Bu köprünün, daha doğrusu bir kısmı olduğu "Çevre Yolları"nın yapılmasının memleketimiz için faydalı ve zorunlu olduğuna bu işin idarecisi olan bir kısım meslektaşlarımız içtenlikle inanmış bulunuyorlar. Bu inancın eleştirmesi bol bol yapılmaktadır. Şunu kabul etmeli ki bu köprü aleyhine söylenen şeylerin pek çoğu onun bugünkü bozuk düzenin yarattığı bir abide oluşundandır; bu somut örneğin özellikle hırpalanması, düzenin hırpalanması amacıyladır.

Şu anda, "Boğaz Köprüsünün Türk Ekonomisine maliyeti ne olacaktır? Kime ne tarzda hizmet edecektir? İstanbul Şehirleşmesine etkisi ne olacaktır?" tartışmasına girmiyeceğiz; bunlar konumuz dışında... Biz doğmuş, orta çıkmış, artık herkesce bilinen şu günlerdeki neticesini tartışalım : Devletin "Çevre Yollarına yatırmağa başladığı iki milyar, daha şimdiden sayıları birkaç bini aşmıyan arsa spekülatörüne beş milyar civarında haraç paylaşmak fırsatını yaratmıştır; sadece üç sene önce yüzbin liraya müşteri bulamıyan yerler şimdi bir kaç milyona satılmaktadır.

Çevre yolları yatırımının hiç bir kusuru olmasa dahi, kamu yatırımının doğuracağı bu değer artışını kamuya maletmemiş olmak; soyguncuların paylaşmasına göz yummak bu yatırımın eleştirilmesi için yeterli sebeptir. Bu sene Odamız İstanbul Şubesi olarak bu herkesin gözü önünde yapılan soygundan hareket etmeyi uygun gördük; çalışma proğramımızda "Arsa Spekülasyonu" ve "Modern Şehirleşme Yöntemleri" konularına ağırlık tanıdık.

(S) Boğaz köprüsü yatırımını planlıyanlar bu soygunu tahmin etmemiş olabilirler mi?

(C) Dünyanın başka yerlerinde yapılmış benzeri köprü v.s. yatırımların büyük değer artışları doğurduğu bilinen bir şeydir. Meselâ Amerika'da bir köprünün ayağı civarındaki fiat artışı bir kaç senelik zaman aralığında 1/10.000 oranında olmuştur. Çevre yolları ve Boğaz köprüsünün 80 milyarlık bir değer artışı doğuracağı bir kaç seneden beri yazılmakta idi. İlgililerin bu yazılaları duymamazlıktan geldiğini görüyorduk.

Bu seneki çalışmalarımız esnasında ilişki kurduğumuz çevre yolları insaatının yöneticilerinden işin diğer yönünü öğrendik. Meslektaşlarımız lehine sevindirici bir not olması bakımından burada kaydetmeden geçmiyeceğim. Meğer ilgili meslektaşlarımızdan bir kısmı çevre yollarına yapılacak yatırımın arsa spekülatörleri lehine doğuracağı imkânı önlemek, değer artışlarını kamuya maletmek, çevre yollarının ikişer km. lik iki yanını aynı anda plânlıyarak şehirleştirmek için etüdler yapmışlar. Bu arada Fransa'da uygulanmakta olan sistemler incelenmiş, hatta ilgili Bakanlık Müsteşarı Paris'e kadar giderek yerinde izahat almış; fakat ne Müsteşarlardan ne de daha yukarıdakilerden konuya yeteri ilgi sağlanamamış veya netice alınamamış.

DEVLET SPEKÜLATÖRE HİZMET EDİYOR

(S) Sizce bu ilgisizliğin nedeni nelerdir?

(C) Doğrusu Müsteşarı veya daha yukarıdakileri, söz temsili Başkanı yalnız başına suçlamak haksızlık olur. Onlar bu düzenin birer parçaları... Bu düzen içinde ise Devlet halkın hizmetinde değil; her araştırma açıkça ortaya koyuyor ki Türkiye'de Devlet belli bir sömürücü sınıfın yararına çalışmaktadır. Bu sömürücü sınıf arsa spekülasyonunu iyi bilmekte ve başarı ile uygulamaktadır. Hem köprüyü yapacaksın, hem arsa spekülasyonunu önliyeceksin. Bu bugünkü iktidarların hem kudreti, hem amacı dışında. Aslında köprü, arsa spekülatörlerinin teşviki ile bu gayeye uyduğu için yapılmakta..

(S) Arsa spekülasyonunu yapanların da büyük kısmı Türk vatandaşı... Kapitalist metodla gelişmeyi savunanlara göre bazı ellerde sermaye birikimini teşvik etmek gereklidir. Spekülasyonla temin edilecek sermayenin yatırımlarımıza ayrılacağı düşünülebilir. Acaba spekülasyonu özel olarak kötülemek, onunla uğraşmak için sebep var mı?

(C) Hemen belirtmeliyiz ki en ileri Kapitalist memleketlerde dahi, arsa spekülasyonu, bir yüz yılı aşan zamandan beri, tasvip edilmemekte ve etkili engel olma metodları aranmaktadır. Kapitalist memleketlerde, hakim sınıf burjuvalar, yani sanayici ve tüccarlar toprak ağalarıyla sürekli uğraşmaktadırlar. Ayrıca sanayici ve tüccarın dinamik bir sınıf olduğu açıktır. Bunlar artık değerlerden topladıkları sermayeyi üretime yatırırlar. Arsa spekülasyonu ise sermayenin üretim amacına değil, başında beklenilen tuzaklara yatırılmasıdır.

Biraz sonra Fransa'dan örnek getirerek spekülasyonla bu memleketlerde nasıl savaşıldığını anlatacağım. Fakat konu geri kalmış memleketler için çok daha önemli bir sorundur. Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi geçen sene ittifakla aldığı bir kararla geri kalmış memleketlerin kalkınmalarını gerçekleştirmeleri için ilk önce arsa spekülasyonu ile mücadele etmelerini tavsiye etmiştir. Konsey arsa spekülasyonu önlenemedikçe bir kalkınma planı yapılamıyacağını belirtmektedir.

Kapitalist metodla kalkınmak isteyen memleketlerde sanayici, kalkınmanın ana unsuru olarak teşvik edilir. Buna karşılık arazinin değer artışlarıyla meşgul mülk ediniciler kalkınmanın frenleyicisidir. Kamu idareleri, bir bölge göstererek sanayiin bu bölgede yerleşmesini yalnız kontrol ve ruhsat yoluyla gerçekleştirmeye çalışırlarsa başarılı olamaz. Fiatların yükselmesini önlemek, araziyi uygun parselasyona göre birleştirmek ve sanayiciye intikalini sağlamak gerekir.

KAMU YATIRIMLARININ HARAÇCILARI

(S) Arsa spekülatörlerine "KAMU HARAÇCILARI" denmesinin sebebi nedir?

(C) Araziyi kır ve şehir arazisi diye ikiye ayırmak, incelemeleri ve tedbirleri bu iki grupta ayrı ayrı düşünmek gerekir. Kır fonksiyonlarında kullanılan arazinin değeri her şeyden önce tabii verilere bağlıdır. Suya yakın olmak, toprağın cinsi arazinin değerini büyük ölçüde etkiler.

Buna karşılık şehir arazisinin değeri artışlarından, toplum yatırımları (kamu ve özel sektör yatırımları) ile şehir planlama kararları büyük etki yapmaktadır. Bir arazinin imar sınırları içinde alınışı, iskân sahasına sokulması, sanayi bölgesinde oluşu, üzerine inşa edilecek binanın yüksekliği veya büyüklüğü, kamunun açtığı ulaşım yollarına, kanalizasyon, su, elektrik tesislerine uzaklığı değerini büyük nisbette değiştirmektedir.

Yol, su, elektrik, kanalizasyon gibi bazı alt yapı yatırımlar büyük nisbette yalnız cıvarındaki arazi için yapılır. Geri kalmış bir ülke olarak imkanları esasen çok dar olan memleketimiz halkını belirli bir arazinin sahibi lehine ödemelere mecbur etmek doğru olamaz. Kamu'nun yeni şehir bölgelerine alt yatırım yapma zorunluluğu şehirlerin kalabalıklaşmasından doğmaktadır. Köyden kente akım bu kalabalıklaşmada önemli rol oynar. Bu öylesine bir mekanizma doğurur ki örneğin Ağrı'da bir doktorun gayret edip bir çocuğu ölümden kurtarmasından da, Keban Barajı suları altında kalacak köylerde toprak sahiplerinin aldığı istimlâk bedellerinden de spekülatör bir hisse alabilmektedir. Bunu meşru ve ahlâki saymak imkânsızdır.

Spekülatör, bu toplum yatırımlarının doğuracağı neticelerin hesabını yaparak veya öğrenerek kapattığı yerden haraç yiyen kişidir. Devlet plânlama teşkilâtının "Şehirleşme sorunları Özel İhtisas Komisyonu" Raporunda spekülatöre KAMU HARAÇCILARI denmesinin sebebi budur.

Dahası var, arsa sahibi çok kere kamu yatırımlarının doğurduğu bu değer artışı ile yetinmemekte, bu artışın azami olması için plan kararlarına tesir etmeğe, onları kendi lehine değiştirmeğe çalışmaktadır. Yani spekülatör yalnız "kamu haraçcısı" değildir, aynı zamanda "KAMU BOZGUNCUSU" dur. Şehirlerde etkili bir plan yapılamayışında, şehirlerin bozuk düzen gelişmesinde en büyük etken, bu bozguncılardır.

(S) Hani neredeyse, bunların cezalandırılmalarını isteyeceksiniz..

(C) Evet, hiç tereddüt etmeden söyliyebilirim. Bugün ceza kanunlarımızda ceza tehdidi altına alınmış hiç bir suç bilmiyorum ki, sosyal bünyemizi tahrip etmek ve kalkınmamızı önlemek bakımından arsa spekülatörünün yaptığından daha kötü sonuçlar doğurmakta olsun. Arsa spekülatörleri serbestçe gezmekte ve üstelik başlarımıza tac edilmekte olduklarına göre, adalet hissimiz bize, bütün hapishanelerin boşaltılmasını istememizi emreder.

Bugün Türkiye'de ençok konuşulmakta olan konulardan biri arsa fiatlarındaki değer artışıdır. Dolmuşta, içki sofrasında, gezintide, ilmi toplantıda hepimiz birbirimize, şu veya bu arsanın, şu kadar sene önce, şu kadar lira ederken, şimdi kaç yüz misli ettiğini anlatıyoruz ve hemen hepimiz bu yağmada kendi hissemizi kapma telaşında, bir yer kapatma gayretinde oluyoruz. Arsa spekülasyonu için en tatlı kâr kaynağı, işte bu telaşla yağma gayreti havasıdır. Bütün örgütlerimiz bu gidişe (dur!) demek görevindedir ve hepimiz neyi yağma ettiğimizi bir düşünmek durumundayız.

(S) Arsalar üzerindeki bugünkü düzenin doğurduğu mahzurları kısaca nasıl özetleriz?

C — Kent arazisi üzerindeki özel mülkiyet, sahibine, toplumca yaratılan artık-değerin önemli bir kısmına el koymak olanağı yaratmaktadır. Üstelik bu şekilde sağlanan pay, güvenilir, fiat dalgalanmalarından olumsuz yönde etkilenmeyen, bir gayret ve fedakârlığı gerektirmeyen bir servet ve gelir kaynağı olmaktadır. Böylece düzenimiz arsa spekülasyonunu toplum içinde adeta imtiyazlı bir gelir elde etme olayı şekline sokmuştur.

Halbuki olay ekonomik kalkınmayı iki yoldan olumsuz biçimde etkilemektedir. Bir kere servet birikimi, yatırım ve teşebbüs eğilimi çok zayıf sınıflarda oluşmakta, memleketimiz bakımından en sıkıntılı problemimiz olan sermaye israf edilerek kalkınma amaçlarına yönelmemektedir. İkincisi ve daha önemlisi spekülasyon nedeniyle kent arazisi irrasyonel, israflı olarak kullanılmaya başlanmakta, kente yapılan kamu hizmetlerinin ve yatırımlarının verimi büyük ölçüde düşmektedir. Bu yüzden Kente yeni gelen düşük gelirliler daima hizmetin götürülmediği yerlerde yaşamağa mahkûm kalmaktadırlar.

Bir arazi kentsel nitelik kazandığında, piyasada satılması ile arsa sahiplerine sağladığı kazanç, arsa sahiplerinin hiç bir emeği karşılığı olmadan doğmaktadır. Arsa sahibi spekülatör, üretim yapan bir müteşebbis gibi, riskle de karşı karşıya değildir. O, ülkede kentsel toprak mülkiyeti müessesesinin varlığından yararlanarak, kendisi birşey yaratmadan başkalarının emeğine el koyan bir fırsatçıdır. Eğer bir ülkede belirli sürede örneğin 100 milyon TL. lık bir değer yaratılmışsa ve aynı anda toplam spekülasyon miktarı 30 milyon ise, arsa spekülatörleri hiç emek sarfetmeden her üç kişide bir kişinin emeğine elkoymuş demektir. Bunun somut örneklerini etrafımızda hergün görürüz : yüzbinlerce kişi bütün bir ömür boyu bir bodrum kat satınalmak üzere para biriktirmek için çırpınır, aç-gezer, çıplak dolaşır, gülmeyi unutur; belli bir azınlık da kumar masalarından veya eğlence partilerinden başka bir şey düşünmeden spekülasyonla yaşar.

Odamız yönetim kurullarında uzun süre görevli bir ağabeyimizin şu sözlerini hiç unutmam. Kendisinin Ankara'nın merkezinde bir parseli vardı; "ben diplomamla kırk senedir mühendisler arasında çalıştım derdi, emeklilik maaşı dışında hiç bir şeyim yok; fakat parselimle spekülatörler arasına karıştım; şimdi birkaç milyonum var; arsama karşı mühendisliğimden utanıyorum."

Gerçekte kent arazisi gibi doğal kaynakların, üstünde insan emeği harcanmadıkça topluma bir maliyetleri sıfırdır. Fakat bu kaynakların kötü kullanılmasının yüklediği maliyetin çok yüksek olduğu bilinmektedir. Kamu yatırımları kaybı'nın gereksiz ulaştırma hizmeti ve zamanının sebeb olduğu kaynak kayıplarının ulaştığı miktar son derece yüksektir. Kentsel arazide spekülasyon, kentte her kişinin ve tesisin yerleşme kararını etkileyerek kentlerin büyüme yönlerini, yoğunluğunu istenilen, plânlanan şekilde olmasını önlemekte, plânlamadan saptırıcı baskılar doğurmaktadır. Spekülasyon imkânının oluşu, kent plânlamayı politik baskıların ortasına itmektedir.

Kentsel araz'de özel mülkiyetin varlığı parselasyonu doğurmakta, binalar arasında kalan alanlar bütünleşemediği için ortak kullanışlar gelişememekte, ekonomiler sağlanamamakta, işe yaramaz, ufak mekânlar doğmaktadır. Spekülasyon bu parseller üzerinde tek tek binalar yapma ve satma düzeni getirdiğinden para, malzeme ve teknik gücün kullanılması irrasyonel koşullar altında olmaktadır. Meselâ bütün bir mahalleyi inşa etmek için yeterli olabilecek teknik eleman sırasında tek tek iki üç binada tüketilmekte, belediyelerimiz bu tek tek binaların kaçaklarını kontrolda daima aciz kalmaktadır. Neticede konut ihtiyacında olan kişilerin yapacağı yatırım çok yükselmektedir.

Spekülasyon, kamu hizmetlerinin görülmesini, arsa hissesini arttırarak, pahalılaştırmaktadır. Bu yüzden örneğin okulların bahçeleri yeni dersliklerin, barakaların inşasına ayrılmakta, yeşil sahalar kalkmakta; bir büyük kamu yatırımı düşünüldüğünde arsa sahiplerine ödenecek bedelin büyüklüğü şaşırtıcı olmaktadır.

BÜYÜK RAKKAMLAR

S — Biz mühendis olarak rakamları severiz. Bahsettiğiniz konularda biraz rakam verseniz...

C Önümüzdeki 15 - 20 yıl içinde 20 milyondan fazla kişi yeniden kentlerimize yerleşecektir. Bu günkü düzenin verilerine uygun, kabaca yapılan bir hesap, bu olayın gereği olarak 190.000 hektar arazinin kır arazisi halinden kent arazisi haline dönüşeceğini gösterir. Hektar başına tarımsal gelir 3000 lira olarak alınırsa yirmi yılda beş milyar lira tarım geliri kaybedeceğiz. Bu ek kentsel topraklara yapılması gereken alt yapı yatırım maliyeti 65 milyar lira kadar tutar.

Buna karşılık yalnız bu yeni kentsel arazideki değer artışının 190 milyar olarak düşünülebileceği hesaplanmıştır. Mevcut kent arazilerindeki değer artışı buna eklenirse Türkiye'de önümüzdeki yirmi senede 600 milyarlık bir arsa spekülasyonu imkânı doğacaktır. Bu mertebede doğacak değeri almak için ortaya çıkacak politik baskının ne kadar şiddetli olacağı açıktır. Bir başka yönü de belirtelim : Bu miktarlar, diğer artışı vergisinin nasıl bir vergi kaynağı olduğunu da ortaya kor.

Bu rakamların bir önemi, arsa spekülasyonu ile mücadelede alınması gereken tedbirleri çapta büyük rakamlarla düşünmek gerektiğini belirtmesidir. Meselâ bu amaçla kurulan Arsa Ofisinin sermayesi 250 milyon liradır ve on sene içinde tamamlanması öngörülmüştür. Şu anda sahip olduğu imkânları belirtmek bakımından şu olayı anlatayım : Arsa Ofisi Genel Müdürü sayın meslektaşımız İbrahim Akın'ın İstanbul'daki çalışmalarımıza iştirakini arzuladık; gerçekte halka hizmet etmek istemiyorlar, çıkarılan kanunlarla kurulan müesseseler de işte böyle güdük bırakıyorlar.

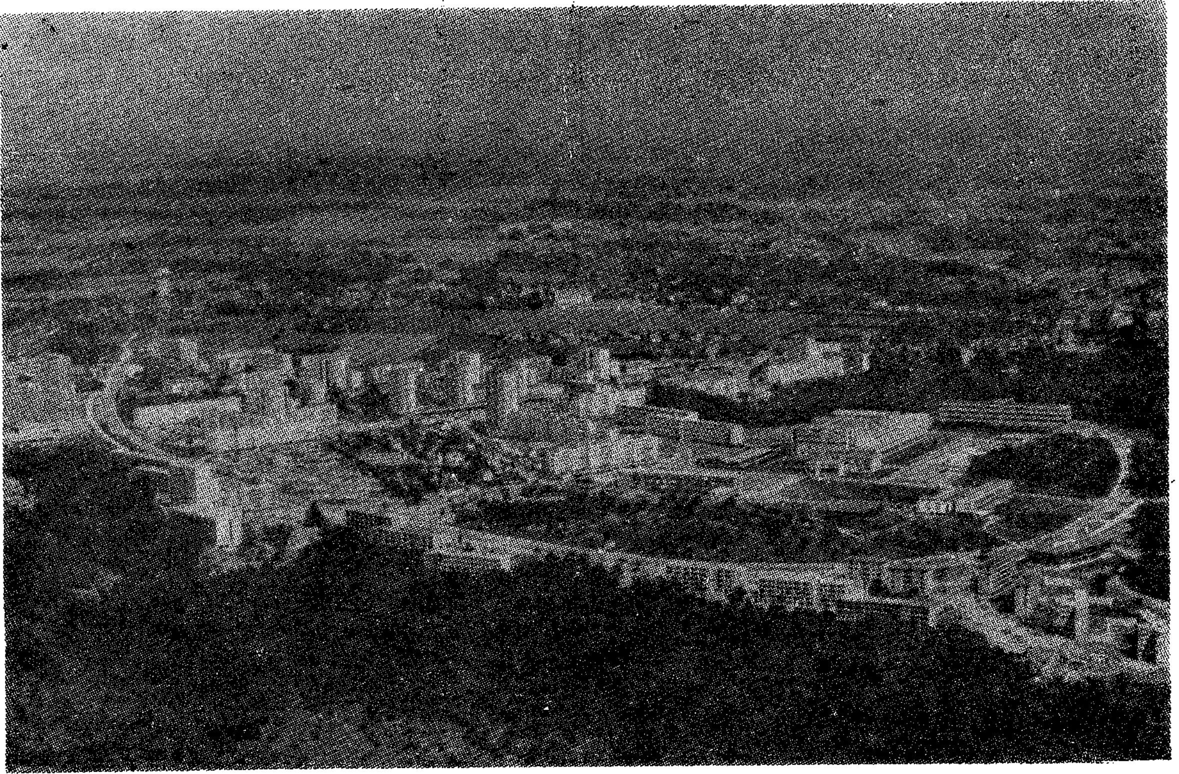
Her sene yalnız yeni kentleşen arazide 10 milyar lira civarında bir değer artışı olmakta.. Gerek eski kent arazisi ve gerekse yeni kentleşen arazideki yıllık değer artışı ise 30 milyar lira... Buna konacak vergi rahatça her sene milyarlar getirebilir. İşte bu milyarlar şehirleşmemizin emrine tahsis edilirse yurdumuz kurtulur.

BATI MEMLEKETLERİ NE YAPARLAR?

S Bize Fransızların bu konuda yaptıklarını anlatırmısınız?



Strazburg'da bir düzenleme



Mont - Sait - Aignon'da ünlversite ve mesken topluluğu düzenlemesi

(C) İkinci Dünya Harbinde bazı şehir bölgelerinin toptan tahrip edilmiş oluşu, şehircilere bu bölgeleri bir bütün olarak planlayıp imar etmek yolunda teklifler hazırlamak fırsatı verdi; şehirciliğin artık bir cadde açmak veya bir meydan tanzim etmek dışında bir iş olduğu iyice anlaşıldığı gibi, o bölgelerdeki mülkiyet haklarını ortadan kaldırmakta zorunlu oldu. Bu büyük bir kamulaştırma ve şehirleştirme organizasyonu gereğini ortaya çıkardı. 1950 lerde Avrupa'nın hangi ülkesine giderseniz gidiniz şehirlerin belli bölgelerinde devlet eliyle veya devlet organizasyonu ile binlerce blokun aynı anda inşa edilerek halkın ihtiyaçlarına tahsis edildiğini görürdünüz.

Geçenlerde dergimizin eski sayfalarını karıştırıyordum. 1958 de dergimizin 38 inci sayısında çıkan bir yazıda Sayın Kenan Taşpınar Batı Almanya'da bu konu ile ilgili bir sergiye ait izlenimlerini uzun uzun anlatmış. İşte o günlerin en çok tartışılan konusu, bu yeniden inşa edilen bölgelerinde toprak mülkiyetinin kime ait kalması gerektiği, yeni bir mülkiyet anlayışının ne olabileceği arsa spekülasyonu ile nasıl mücadele edilebileceği, yeni şehirleşmenin nasıl planlanıp hangi finansman metodlarının kullanılacağı gibi konulardır... Avrupa'lılar bu konularda yüzlerce değişik modeller uyguladılar. Esef edilir ki biz bunların çok küçük örnekleri olan, İstanbul'da Levent, Ataköy, Ankara'da Yeni Mahalle uygulamaları dışında bir gayret göstermedik ve bu uygulamalardan da elimizde ders olarak pek bir şey kalmış değil.

Konuyu dağıttım, halbuki Fransız sistemini sormuştunuz. Fransızlar, uygulamalardan edindikleri neticeleri 1958 den başlıyarak yepyeni kalıplara dökdüler. Bilebildiğim kadar bizim bünyemize kolayca taşınabilir olmak bakımından uygun ve ümit verici bir sistem.

ZAD ve ZUD UYGULAMALARI

Sistemin esası şu : Devlet ve kamu idarelerinin bir bölgede yatırım yapmaya niyetlenmesi ile inşaata başlaması arasında uzunca bir müddet geçmektedir. Bu niyeti öğrenen kişiler, arsa spekülatörleri, yatırımların yapılacağı sahada arsa fiatlarını aradan geçen zaman zarfında büyük oranda

yükseltebilmektedirler. Fransızlar, bunu önlemek için, yatırım yapılacak bölgeleri ZAD (zone : d'aménagement différé) (Bir süre sonra düzenlenecek bölge) olarak ilan ediyorlar. Buralarda arsa fiatlarını donduruyorlar ve arsaları satın almada devlete öncelik tanıyorlar (şûfa hakkı uygulaması). Bu dondurmanın süresi sekiz sene., 1965 de kabul edilen bir kanunla bir geçici sınır ilân ederek ZAD ilanından önceki iki yıla kadar yürüyen dondurma işlemi yapmak mümkün olabiliyor. Yani bir bölgede yatırıma niyetleniyorsunuz; hemen bir ZAD ilânı hazırlığı yapıyorsunuz ve bu ilânı yaptığınızdan önceki iki yıldan itibaren on yıl süreyle o bölgede fiatlar spekülasyon imkânı vermiyecek şekilde donduruluyor.

S Fiyat dondurmak büyük bir anlam ifade etmez; şehirler gelişmek ihtiyacındadır, bunun tedbiri ne oluyor?

C Haklısınız, oraya geliyorum. Maksat vatandaşa eziyet değil, kamu yatırımlarının sağladığı faydayı haraççılardan kurtarmak.

Fransızlar şehirlerin içindeki veya cıvarındaki bütün bölgelere kamu yatırımlarını dağıtmaktan kaçınıyorlar Bunlar arasında kısa zamanda şehirleşebilecek olan birini seçip, yatırımları orada topluyorlar. Meselâ İstanbul'dan örnek verelim. Çevre yolu ile deniz arasında böyle kısmen boş birçok bölge var. Bunları ZAD olarak ilân edip fiatları dondurduktan sonra, birini seçip tez elden projelerini hazırlıyorlar, finansman kaynaklarını planlıyorlar ve hemen arkasından bölgeyi ZUP (Zone à urbaniser en priorite) (öncelikle şehirleştirilecek bölge) ilan ediyorlar. Bu bölgelerin sınırlarının genişliği öyle ayarlanıyor ki en fazla altı sene içinde şehirleştirme işlemi sona erebilsin. Bu müddet içinde araziye sahipleniliyor, alt yapı yatırımlarının hepsi bitiriliyor (yol, su, elektrik kanalizasyon); arsalar yeni bir imar planına göre yeni baştan parselleniyor ve bütün masrafları içine alan yeni bir maliyet fiatına göre, uygun inşaatlar yapacak, kurum veya şahıslara devrediliyor.

Fransa'da bugün hemen her büyük şehirin bir bölgesi ZUP olarak ilan edilmiş bulunuyor. Mevcut ZUP iki sene içinde tam olarak kullanılışa arzedilebilecek duruma gelince, yeni bir ZUP tesis ediliyor. Böylece şehirlerde alt ve üst yatırım işlerini yapanlara sürekli iş temin edilmiş oluyor; diğer taraftan bir çok bölgeye aynı anda yatırım yapmağa kalkışarak finasman güçlükleri yüzünden hepsinde başarısızlığa uğramak gibi bir davranış önlenmiş oluyor. Şehir, bir kaç senede bir, en modern metodlarla inşa edilmiş yeni bir bölgeye sahip oluyor.

KISA SÜRELİ ÖZEL ŞİRKETLER

S ZUP larda inşaat işlerini süratle planlayıp yürütmek nasıl mümkün oluyor?

C Fransızlar bunun içinde orijinal bir sistem içinde girmişler. Bunun için S.C.E.T. (Société Central de l'equipment de territoire) ismini verdikleri sistemin içinde kısa süreli şirketler kuruyorlar. Bu şirketlerin özellikleri : Bir ZUP daki şehirleşmeyi gerçekleştirmek için kısa süreli oluşu, sembolik miktarda çok küçük bir sermaye ile kurulması, yeni kadroları icadederek işi formalitelere boğmasını önlemek için, üç beş kişiden fazla insan istihdam etmelerinin yasak oluşu. Bütün plânlamayı, yatırımların yönetilmesini ve arsaların belli fiatla devirini bu şirket yapıyor. Bu şirketin bünyesini kendi bünyemize uydurarak örnekle açıklamağa çalışalım. Örneğin İstanbul ve diyelim ki Ali Bey Köyü Belediyeleri, İller Bankası, Arsa Ofisi, Emlak Kredi Bankası, İstanbul Sanayi Odası, İstanbul Sular İdaresi ve İ.E.T.T bir bölge için 100.000 lira sermayeli bir şirket kuruyorlar. Şirketin sekreteryasını örneğin İstanbul Sanayi Odası, kamulaştırma işlemlerini Arsa Ofisi, Planlama ve yatırımlarının kontrolunü İller Bankası, muhasebe ve kredi işlerini Emlak Kredi Bankası, üzerlerince alıyorlar; suyunu Sular İdaresi get'riyor. Elektriği İ.E.T.T planlayıp yürütüyor. Şirketin bu ortaklarının başkan ve ya genel müdürlerinden teşekkül eden bir yönetim kurulu ve ekseriya bir inşaat mühendisi olan bir genel müdürü bulunuyor. Ş'rketin kadrosu Genel Müdür ve yardımcıları ile sekreterlerinden ibaret. İşler bitince bunların sözleşmesi sona erdiriliyor. O esnada başka bir bölge de yeni bir ZUP ve oranın SCET sistemi içindeki Şirketi kurulmuş bulunuyor.

S Şirketlerin sermayesinin küçük olduğunu sölediniz. Peki, bu işler parasız mı yürütülüyor?

C Hayır, öyle mucize iddiasına dayanan yok. Bu işler büyük paraya ihtiyaç gösterir. Planlama herşeyden önce bir para planlamasıdır. Ama çözümü sistemin içinde... Bir kere işin başlamasıyla bitmesi dört beş sene.. Devletin çok uzun süreli olmıyan fonlarından almak işin ana formülü. Belediyelerimizin, İller Bankasının, Emlak Kredi Bankasını, Sosyal Sigortaların, Arsa Ofisinin v.s. kaynaklarını, tahvil imkânlarını ve bir adım öte bölgede yeni teşekkül edecek arsaları peşin satma formülünden elde edilecek parayı düşününüz. Türkiye'de dahi finans kaynakları yaratmada imkânsızlık var denemez. Zaman zaman becerikli Belediye Başkanları bunun küçük örneklerini vermektedirler.

Kabul etmeli ki Fransızların bize göre çok büyük kaynakları var ve orada dahi para güçlükleri mevcut. Hükûmetler sık sık yayınladıkları genelgelerle plânlamaların, fonların yetersiz olduğunu göz önünde tutularak yapılmasını istiyorlar.

S Böyle şirket gibi acaip formüller düşünüleceğine bir genel müdürlük düşünülse, o bu işleri alsa yürütse daha doğru olmaz mı?

C İlk başta bu fikir insana elbette ki cazip geliyor. Diğer taraftan kurulmuş Genel Müdürlüklerin çalışma tarzına bakınca kötümser olmamak mümkün değil. Meselâ bizde Emlâk Kredi Bankası, İller Bankası ve son olarak Arsa Ofisi buna benzer işleri yürütmekle görevli olarak kurulmuşlardır. İmkânlarını Türkiye sathına yaydıkları için, politik tesirlerle şaşırtıldıkları için, yetki güçlüklerine vs. uğradıkları için iş göremez haldeler.

SCET sistemi tamamen farklı bir anlayışa dayanıyor. Burada dayanılan güç, seçilen ZUP'un kısa zamanda gelişip verim vermek potansiyeli... Yani bölge bağırıyor : gelin beni imar edin, size hemen büyük imkân sağlıyacağım, diyor. İşin bir başka tarafı şu: bu küçük küçük şirketlerden bir kaçı iyi bir başkan veya umum müdür bulmazsa yürümemiş oluyor, bu memleket çapında başarısızlık demek olmuyor; nerede ki ehliyetli insanların eline iş düşüyor başarı sağlanıyor; bu durum şahısları büyük oranda teşvik ediyor. Bir genel müdürlüğün geniş kadrosu içinde ezilinmiyor. Ehliyetsizliğe tapış havasından kurtulunuyor.

Sonra bölge ile ilgili bütün idarelerin yardımını ve teşvikini elde etmek şart... Bir bölgenin özellik ve olanaklarını, o bölgenin Belediyesi gibi kuruluşların merkezi idareden daha iyi bilebileceklerini kabul etmek gerek. Bunun içindir ki yönetim kurullarına ilgili başkan ve müdürler toplanıyor. Aksi halde ilgililer birbirlerine güçlük çıkartmaktan adeta zevk alıyorlar. Meselâ bizdeki Ataköy uygulamasında Emlâk Kredi Bankasının en büyük şikâyeti İstanbul Belediyesinin çıkardığı güçlükler olmaktadır.

Bir noktayı daha belirteyim : bölge seçiminde ilgilileri böyle yanyana getirmek şart olmazsa, bir idare, şu veya bu tesirle, gelişmeleri çok güç bir bölgeye saplanabilir, yatırımlar verimsiz kalır.

KENDİ BÜNYEMİZE UYGUN SİSTEM ARAŞTIRMASI

S Bakıyorum örnekleri hep Türkiye'den vererek Fransız sistemini izah ediyorsunuz. Hani fırsat bulsanız Türkiye'de hemen ZAD ve ZUP lar ilân edilmesini teklif edeceksiniz...

C Araştırmalarımızın amacı, hiç şüphesiz kendi bünyemize uygun uygulama formülleri bulmak. Çalışmalarımıza Anayasamızın kamulaştırma konusundaki yeni maddesini, kanunlar arasında nasıl sokarız diye başlamıştık.

Biliyorsunuz Anayasamızın 38 inci maddesi kamulaştırmaların "iskân projelerinin gerçekleştirilmesi için" on yılı aşmamak şartı ile taksitle ödenmesini mümkün kılmaktadır. Fakat henüz taksitle kamulaştırmanın sistemini getiren bir kanun çıkma-

mıştır. Bu yüzden şehirleşmemiz için yapılacak yatırımların bir çoğu, kamulaştırma parasının büyüklüğü bahane edilerek, ertelenmektedir.

Bu sene Odamızın İstanbul Şubesi olarak bir "taksitle kamulaştırma kanunu" tasarısı hazırlamayı çalışma proğramımıza aldık.

Çalışmalarımıza başlayınca, böylesine teorik bir çalışmanın, büyük bir verim sağlamıyacağını hemen farkettik. Bu kamulaştırma yetkisinin, nasıl bir organizasyon içinde kullanmak gerektiğini bulmadan, teferruatı maddelemek faydasız oluyordu. Onun için Batı Memleketlerindeki uygulamaları gözden geçirdik.

Bizim İdare Hukukumuz büyük nisbette Fransız İdare Hukukundan yararlanarak hazırlanmıştır. Fransızların şehircilik uygulamalarını da bünyemize uydurmak bu sebeple büyük bir kolaylık gösteriyor. Bunun içindir ki konu ile ilgili Fransız kanun ve kararnameleriyle bir genelgeyi Fransa'da doktora yapmış bir hukukçumuz eliyle Türkçeye çevirttik. Bunları topluca yayınlamayı düşünüyoruz.

S Sistemi Türkiye'nin bünyesine uygun hale nasıl getireceksiniz?

C Şubemizde Karayolları Avukatlarının da iştirak ettiği bir komisyon çalışması yapmaktayız. İlkin konumuzla ilgili kanun hükümlerini yanyana topladık. O zaman şaşırtıcı bir netice ortaya çıktı : Fransa'da elde edilmesi için uzun tartışmaların, sosyal mücadelenin yürütülmesi gereken hükümlerin bir çoğu bizim kanunlarımıza girmişler. Fakat kurumlar güdük bırakıldıkları ve halkımız yararına olan bu hükümler uygulanmadıkları için hakim gruplar bu hükümlere aldırmıyorlar. Hükûmetler plânlı kalkınma kavramını ancak halkı oyalamak için kullanıyorlar.

Meselâ Türkiye'de şehirleşme ve arsa spekülasyonu konusuyla ilgili olarak Belediyeler, Arsa Ofisi, Emlâk Kredi Bankası, İller Bankası tahvil çıkarmaya ve şirketler kurarak işbirliği halinde çalışmaya da yetkili olarak görevli bulunuyorlar. Daha önce ki emsal uygulamalarla biliniyor ki yolların yapımı, su tesisatını, elektrik techizatını tamamlamak için Karayolları, D. S. İ., Etibank gibi kurumları konu ile ilgilendirmek mümkün.

Bu idarelerin her birinin kamulaştırma yetkileri var; hatta bir sır daha vereyim : tahsisat yetersizliğini ileri sürecek bir idare için kamulaştırmayı ilân ederek fiyatları dondurmak ve araziye acil ihtiyaç olan yerlerde kısım kısım el koyarak bir nevi taksitle kamulaştırma yapmak da bugünkü kanunlarımızın elverdiği şeyler. Yetki kanunu ismiyle şöhretli 933 sayılı kanunun iptal edilmiyen maddelerine göre ise Bakanlar Kurulu kararnamesiyle "müstakbel gelişme sahaları için" kamulaştırma yapmak ve beş yılda istimlak amacına tahsis edilmedi diye arsayı iade etmek külfetinden kurtulmak yetkileri alınmış bulunuyor.

Özetlemek gerekirse bugün Hükûmetimiz isterse anlayışlı bir hava yaratmak ve organizasyonlara önderlik ederek Fransa'dakine çok yakın bir sistemle modern şehirleşme yöntemlerini uygulamaya koyabilir. Hatta hükûmetten önderlik beklemeden herhangi bir bölgenin ilgilisi bir kurum, iş bilir bir şahısı iş başına getirerek, oranın imarı için yaratıcı bir çalışma düzeni getirmek imkânına sahiptir diye iddia edebilirim.

Bu çalışma tarzı hakim sınıfların menfaatlarıyla büyük çelişki yaratmıyabilir. Bu bakımdan ben meselenin toplumumuzdaki sınıf mücadelesinin dışında ele alınabileceğini düşünüyorum. Plânlanan yerdeki konutların büyüklüğü ve tipi, kime tahsis edileceği, mülkiyetin kimde kalacağı ve sınırlarının ne olacağı gibi konularda verilecek kararlardır ki konuyu hakim sınıfların yararına işler hale getirmek mümkün olur. Bunlarda nasıl bir davranış içine girilirse girilsin, netice bugünkünden iyi olur, şehirlerimiz hiç olmazsa modern tekniğe uygun gelişme imkânlarına sahip olurlar.

S Ama arsa spekülatörlerini unutuyorsunuz?

C Onları unutmak hoşuma gidiyor belki... Onları başımızda ve idarecilerimiz olarak düşünmek, hükûmetlerimizi sperkülatörlerin hizmetinde korkunç bir şey.. Ama Meşhur Ankara Valisi Nevzat Tandoğan'ın bir sperkülatörle mücadele sonunda intihar ettiğini burada hatırlıyorum. Bırakınız biraz hayal kurayım!..

BÜYÜK ŞEHİRLERİN TRAFİK SORUNU

Muhittin ÖZDİRİM
Yüksek Mühendis

GENEL ULAŞIM ARAÇLARI VE ŞEHİRLERİMİZ

Kesif şehirleşmenin memleketimizde yarattığı sorunların başında "MÜNAKALE SORUNU" veya halkın tabiriyle "TRAFİK SORUNU" gelir.

Bu konu büyük şehirlerimizde hareket eden, buna hergün uzun mesafelerce büyük bir işkence halinde katlanmaya mecbur olanlarımızı, doğrudan doğruya ilgilendirir.

Yazımda ben bu hayati sorunun bazı yönlerine değinmeye ve bu arada hergün rasladığımız hatalı tatbikatları anlatmaya çalışacağım.

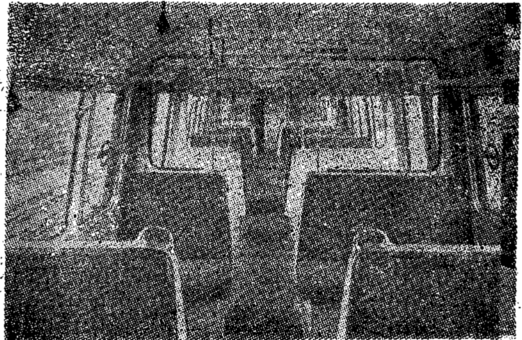
Dünyanın gelişmiş hemen her yerinde rastlanan mesele halkın taşım ihtiyacının iş saatlerinde, sair zamanlara nazaran çok artmasının meydana getirdiği tıkanıklıklardır. Bu tıkanıklıklar iktisadi durum vesair gibi şeylere bağlı olarak sabah saat 7 ilâ 9, akşam 16.30 ilâ 19 arası ortaya çıkmaktadır. Akşam tıkanıklığının sabaha nazaran daha uzun süre oluşunun sebebi günün diğer saatlerinde şehir merkezine alışveriş, eğlence, okul gibi sebeplerle gelen kimselerin evlerine dönüşlerinde yol ve münakale şebekelerini munzam olarak yüklemeleridir.

Hemen her yerde, halkın darbe şeklinde olan bu münakale ihtiyacı zamanla çoğalmakta mevcut taşın sistemlerinin dışına çıkma istidadı göstermektedir. Bu durumda yabancı ülkelerde öngörülen husus motorlu trafiğin yanı başında ona yardımcı bir diğer sistemin geliştirilmesidir. Böylece genel münakale sistemleri ortaya çıkmış bulunuyor.

Şehirler kalabalıklaştıkça, artan milli gelirlerin sebep olduğu şahıs başına düşen motorlu taşıt artışı da buna eklendikçe bu vasıtalara hizmet eden yol ve diğer tesislerin ihtiyaca kafi gelememeleri yüzünden iş saatlerinde gitgide artan uzun gecikmeleri önlemek için genel münakale sistemlerinin motorlu taşıt sistemlerinden ayrılması yoluna gidilmektedir. Böylece ikinci münakale düzlemi veya özel raylara oturtulmuş sistemler ortaya çıkmıştır. Bunlar hepimizin bildiği : hızlı tranvay, tren, S.Bahn, metro, Alweg veya monorail ve henüz inkişaf sahasında olan diğer benzeri sistemlerdir.



Şekil : (1) — Londra Metrosu Treni



Şekil : (2) — Londra Metro treninin İçi

Hızlı genel kitle munakalesinin öngörüldüğü yabancı ülkelerde hem şehirleşme münakale açısından plânlı bir şekilde kontrol edilir, hem de birbirini tamamlıyan oto ve genel münakale sistemler'nin kademe kademe daha iyiye, daha kapasiteliye doğru inkişafları sağlanır. Meselâ Amerika Birleşik Devletlerindeki Los Angeles de meşhur Pacific - Electric - Railway, 1874 yılında kurulmuştur. 1100 mil uzunluğa varan hatlariyle 1961 yılına kadar hizmet ettikten sonra yerini daha hızlı, kapasiteli sistemlere bırakmıştır. Aynı şekilde Chicago, Philadelphia, Toronto şehirlerini sayabiliriz. Buralarda tranvayın kapasite, hız v.s. gibi yönlerden kafi gelmemesi üzerine çok daha mükemmel Metro sistemlerine gidilmiştir.

Avrupaya gelince, buraya gidenlerimizin hepsinin dikkatini Bulgaristandan itibaren işleyen muntazam tranvaylar çeker. Avusturya, Almanya, Belçika, Hollanda, Danimarka, İsveç İsviçre, İtalya v.s. Bu memleketlerde çok hızlı ve modern tranvaylar gerektiği yerlerde özel yollarda veya tünellerde giderler ve büyük şehirlerin genel Münakale problemini çözerler.

Aslında bizim büyük şehirlerimizin trafik meselesi değil münakale meselesi vardır. Trafik meselesi, Ana olan münakale meseles'nin bir kısmı, neticesidir.

Dünyadaki ilk metrolardan biri kısa tulde de olsa İstanbul metrosudur. 19. yüzyılda bu ihtiyacı gören ve metroyu o zamanın çok basit metodlerıyla açtıran, şehre aynı zamanda geniş bir tranvay şebekesini de hediye eden o devrin şehir yetkililerini ettikleri hizmet, uzun görüşlülükleri, bilgileri bakımından ne kadar övsek yerindedir. O devirde kurulan ve özel teşebbüs elinde çok güzel işliyen bu faydalı tesis İstanbul Belediyesine devredildikten sonra her yıl zarar eden duruma gelmiştir. Neticede artan malî sıkıntılar üzerine şebekenin modernleştirilmesi yerine idareyi maslahat edilmiş halk'ta artan ihtiyaçlarına cevap vermek için yeni bir keşifte bulunmuştur. DOLMUŞ.

Bu sistemin süratle gelişmesi neticesi genel münakale plâna atılmış hatta ortadan kaldırılmıştır.

İstanbuldan tranvayı bir kalemde kaldıranlara hep beraber soralım : — Hangi etiüde göre bunu yaptınız? yerine koyduğunuz sistem halkın o andaki ve artacak ihtiyaçlarını karşılıyacak kapasitede mi idi? şehir toporafyasına uygun mu idi?.

Alınacak cevap sadece bir omuz silkmesi olacaktır ki netice bugünkü münakale keşmekeşi olmuştur.

İstanbul'un bu durumu ve Belediye ihmali aynen Ankara için de geçerli olmuş, halk tarafından ikame edilen dolmuş o dereceye varmıştır ki durakları işgal altına alınan Belediye otobüsleri çok zor ve gecikmeli işler hale gelmiştir.

Ankara Belediye otobüsleri istatistiklerine bir göz gezdirirsek artan şehir nüfusuna ve ihtiyacına paralel şekilde vasıta sayısı da arttırılacağına, tam ters şekilde, hizmete arz edilen vasıtalar zamanla azaltılmıştır. İşte size DOLMUŞ'un istatistiki sebebi.

Aslında halkın süratle ve rahatça bir yerden bir yere naklinin genel münakale araçlarıyla sağlanması ciheti bütün ileri memleketlerin kesif şehirleşen yerlerinde ön gördüğü bir husutur.

Bunlar otobüs, tranvay, metro, alweg v.s. gibi kitle münakale vasıtalarıdır. Çevresiyle beraber 11.000.000 barındıran Londra, Berlin, Hamburg, Rotterdam, Paris v.s. gibi Avrupa şehirleri hep bu yoldadır. Sabahleyin işine, Okula v.s. giden kimseler bu talihli ülkelerde muntazam kitle münakale vasıtalarına binerek çok kısa zamanda iş yerlerine varırlar. Bu vasıtalardan mesela modern tranvaylar bir hat üzerinde saatte 20.000 kişi nakledebilirler. Metro ise 40.000 kişiye varan saatlik kapasitesiyle yolcularını uzun mesafelere saatte 20 - 30 mil gibi yüksek hızlarla taşırlar.

İki vagonlu modern bir tranvayın taşıdığı 200 yolcunun otobüslerle taşınması halinde iki otobüse ihtiyaç olduğu ve aynı sayıda yolcunun dolmuşlarla taşınması halinde 30 - 40 dolmuşun lüzumlu olduğu düşünülürse büyük şehirlerimizin yollarının dolmuşlar tarafından işgalinin sebebi ortaya çıkar. 40 dolmuş yerine bir tranvay katarı kullanılırsa yollarda en az 10 misli ferahlık sağlanabilirdi.

Tabii bu avantaja, dolmuşların işletme kuralı olan "TRAFİK KAİDELERİNİ TAMAMEN ÇİĞNEME" prensibini de eklersek demin bahsettiğimiz 10 katlık avantaj en az 15 - 20 yibulur.

Bütün bunlardan başka tranvay arabalarının tamamen yerli olduğu, herşeyi ile bizde imal edildiği halde onların yerine konan trolöybüs ve otobüslerin yerli montaj olmaları halinde dahi büyük meblalara varan döviz ihtiyacında oluşları yanında tran-

vayların 20 - 25 sene ekonomik ömrü oluşuna karşılık otobüs ve trolöybüsün 7 senelik ömürlerini sayabiliriz. Bütün bu faktörlerin ışığı altında İstanbul Belediyesinin tranvayları kaldırma kararının memlekete nelere mal olduğu anlaşılır. Tabii bu faktörleri gayet iyi değerlendirmesini bilen Avrupa Ülkelerindeki belediyeler hala tranvaydan istifade etmektedirler.

Genellikle Ankara şehri içinde yolcu taşını ortalama 5 km. lik bir mesafede yapılmaktadır. Bunun için Atatürk Bulvarının Aydınlıkevler - Kavaklıdere kesimleri arasında işletilecek özel raylı modern bir tranvay hattı şehrin ana taşın yükünü kaldırabilir. Bu sistem Atatürk Bulvarı orta refüjüne oturtulabilir ve gerekirse sağ ve sol kaldırımlardan en çok birer metre alınarak kafi yer temin edilebilir.

Dışkapı, Osmanlı, Opera, Sıhıye, Kızılay Meşrutiyet, Bakanlık, Akay kavşaklarında otomatik açılıp kapanan bariyerler ve sinyalizasyonla kesişen trafiğe yol verip hızlı münakaleyi çok ucuz bir inşaat masrafıyla sağlayabilir. Rayları traverslere oturdukları için başka vasıtaların ve halkın buralara girip yolu tıkamaları, hızı düşürmeleri bahis konusu değildir. Duraklardaki yolcuların inip binmeleri gerekirse trafik tekniğinin "ZAMAN ADALARI" metoduna göre sinyalizasyon programları ile temin edilebilir. Yolun daraldığı yerlerde tranvayı yer altına almakla mesele halledilebilir. Bu çözümle meselâ, Akay'a kadar orta refüjden gelen tranvay Akaydan sonra yer altına alınıp Kavaklıdereye kadar gidebilir. Aynı şekilde Osmanlı kavşağında yer altına giren tranvay Ulus Meydanını alttan geçip Dışkapıda yer üstüne çıkar ve devamla yine ortada refüjden Aydınlıkevlere kadar gelir.

Bu sisteme eklenecek diğer yeraltı ve yer üstü kolları ile Cebeci - Ulus - Bahçeli, Bahçeli - Kızılay - Cebeci, Keçiören - Dışkapı, Yenimahalle - Ulus yönleri hızlı kitle münakale sistemi ile birbirine bağlanabilir.

Ankara şehri birbirine paralel birçok arterleri haiz olmadığı için bir tek Atatürk Bulvarı, Gazi Mustafa Kemal Bulvarı pek çok çeşitli trafiğe cevap verme durumundadır. Bunun neticesi ve bilhassa dolmuşların hiç bir kaideye hürmet etmiyen işletme şekilleri yüzünden bu vasıtalarla aynı yolu paylaşmak zorunda olan otobüs ve troleybüs münakalesi uzun gecikmeler yüzünden rantabl olmaktan, halka fayda sağlamaktan çok uzaktır.

Bu durumda genel münakaleyi bütün batı ülkelerinde olduğu gibi ya ikinci bir düzleme veya özel hatlara almak gerekir. Yeraltı ve yerüstü tranvay kombinezonu Türkiye hariç, hemen hemen bütün Avrupa ülkelerinde görülür. Bizde ise senelerce çok hizmet gören tranvay basiretsizliğin bir örneği olarak kaldırılmıştır.

Öteyandan 1956 senesinde Ankara şehri trafiği ve münakalesi hakkında bir rapor veren Prof. KURT LEİB BRAND bu raporun da raylar üzerinde genel münakaleyi 1960 yılından itibaren tavsiye ettiği halde aradan geçen 10 sene içinde bu yolda hiçbir harekete malesef geçilmemiştir.

Otomobil sayısı ve münakale arzusu süratle artan sanayi memleketlerinin en mühim problemi olan bu otomobillerin hareketini temin edecek yolların açılması sıkışık şehir merkezlerinde gitgide imkânsızlaşmaktadır. Bu problemin çözümü ancak otomobili trafiğin sıkışık olduğu zamanlarda şehir merkezine girmekten alıkoyacak sistemlerin tatbiki ile olmaktadır. Meselâ İngilterede, diğer trafikle birlikte aynı yoldan giderek büyük gecikmelere uğrayan otobüslere özel şerit tahsis edip kavşaklarda öncelik tanıyan sistemler tatbikine geçilmiş bulunmaktadır. Taksi ve özel vasıta sahiplerine trafiğin sıkışıklık zamanlarında bu sahalara her girişlerinde otomatik olarak ücret yazan elektronik sistemler halen geliştirilme safhasında bulunmaktadır. Böylece otomobil trafiğinin şehir merkezlerinde PEAK (kalabalık) saatlerde azaltılması öngörülmektedir.

Otomobillerin hareketlerini (Bircihette) zorlaştıran bu sistemlerde onların yerine konacak vasıtalar fazlasıyle hazırlanmış durumdadır. Otomobiller için durma ve park yerleri tahditlerine paralel olarak gelişen metro, tren, tranvay şebekeleri v.s. halkı evinden iş yerine, iş yerinden evine rahat ve süratle nakleder.

Bizdeki tatbikatla yabancı ülkelerdeki tatbikatlar mukayese edilirse ne kadar yanlış bir yolda olduğumuz meydana çıkar. Memleketimizde otobüslere öncelik tanıyan bir sistemin trafik kaidelerinin rahatça çiğnendiği şehirlerde tatbiki imkânsızdır. Gecikmeleri minimum kılacak bir sistem olsa olsa, diğer trafikten ayrı yolda gidecek bir sistemdir ki bu da raylar üzerinde hareket eden kitle münakade vasıtalarıdır. (Tranvay, tren, metro v.s.) bu sistemi kurmak kolay değildir. İstanbul için çok geç kalın-

dığından tedbirsizlik ve ihmallerin sonucu olarak en pahalı çözümden başka bir çıkar yol kalmamıştır. METRO.

İstanbulda genel münakalenin ikinci bir düzleme alınması sonucu ancak bugünkü münakale ihtiyaçları karşılanabilir. Çünkü halk, onu gideceği yere oturarak götüren Dolmuşa alışmıştır. Onun müşterisini alabilmek için çok süratli ve konforlu vasıtaolmak gerekirki icabında halk sıkışık iş saatlerinde kısa süre ayakta seyahat etmeyi göze alabilsin. Metro yerine yeraltında toprak kazısını ihtiyaç göstermiyen, inşası kolay, kolonlar üzerine oturan (Monorail) veya Berlindeki gibi (S Bahn) bir sistem veya bunların konbinesi bir sistem de olabilir.

ŞEHİR ULAŞIM VE TRAFİK ETÜDLERİ, BELEDİYELERİN HATALI UYGULAMALARI

Büyük süratle kalabalıklaşan şehirlerimizde bir başka konu da ETÜT konusudur. Gerek trafik gerek münakale konusunda bir iş yapılmadan önce onun etüdü gerekir. Bunun için de gerekli olan şehir MÜNAKALE ve TRAFİK ETÜTLERİDİR. Bu, tıpkı bir bina yapılmadan önce onun plânının, projesinin yapılması gibidir. Bunlardan trafik etütleri bugünkü durumda trafiğin sıhhatle akışını plânlar. Mevcut trafik durumu ele alınıp onu geçirecek caddelerin kapasitesi gözönüne alınarak cadde yönleri, kavşak kontrol sistemleri, park yerleri, yasaklamalar v.s. tesbit edilir. Bu işler için sıhhatli trafik sayımları gerekir. Kavşakların plânlanması tekniği çok özel bilgi istiyen bir tekniktir. Bu işte yapılacak hata kavşağın tam randımanla çalışmaması ve neticede yapılan masrafların beklenenı tam vermemesine sebep olur. Burada biraz da Ankara Belediyesince yapılan bu tip çalışmalara değinmek isterim. Şehrin büyük kavşaklarını tanzim etmeyi gaye edinen bu çalışmalar malesef tam randıman vermekten uzaktır. Bunlardan sadece bir kaç Misal : Sıhıye Meydanı kavşağında Hacettepe girişin orta refüjünde açılan ve Petrol istasyonunun karşısına isabet eden kısım yüzünden istasyona giren, çıkan vasıtalar Cebeciden gelen trafik akımını karıştırmakta, kazalara ve kavşak randımanının düşmesine sebep olmaktadır. Bu tip hatalar meselâ Kollej Kavşağının Bülbüldere girişinde Danıştaya sapan yolun karşısında veya Kızılay - Bahçeli yolu üzerindeki refüjde kendini fazlasiyle göstermektedir. Trafiğin her istediği yerde ona geçit açmak yerine onu tek yönlü yollar ile nizama sokmak mümkündür. Bundan başka yine kavşak dibinde teşkil edilen taksi durakları da kapasiteyi çok fazla azaltmaktadır. Ayrıca ıslah edilen kavşakların geometrisi ise Türkiye şartlarına tam olarak uymamaktadır. Bu yüzden daha şimdiden uzayan kuyruklar ana akımları kesmektedir.

Misal : Sıhıye kavşağından sola dönüp Yüksel Palas istikametine giden vasıtalar.

Kavşaklarda yapılması öngörülen islahatların gayesi, Kapasitenin yani, belirli bir zaman aralığında giren ve çıkan vasıtaların sayısının maksimum'a çıkarılmasıdır. Burada öngörülmesi gereken esaslar :

1 — Vasıtaların beklemelerinin minimum dereceye indirilmesi

2 — Trafik emniyetinin sağlanmasıdır.

Bu iki şartın en iyi ve ekonomik bir şekilde yerine getirilmesi, iktisadi gücü çok zayıf olan memleketimizde her şeyden evvel eel alınması gereken mesele olmalıdır. Bu bakımdan ilk etapta, hemzemin kesişmeli ve sinyalize kavşaklar düşünülebilir. Trafiğin çok artması halinde ancak pahalı çözümlere gidilmelidir ki bu da köprülü kavşaklardır.

Durum böyle olunca sinyalize kavşaklardan en iyi ve randımanlı bir şekilde istifade edilmesi zorunluğu ortaya çıkar. İşte bu hususta her şeyden evvel kavşağa verilecek geometrik biçim rol oynar. Yoksa ne dahiyane hazırlanmış sinyalizasyon plânları, ne de muhtelif kavşakların birbirine koordinesi beklenen MUCİZE'yi vermez

Büyük şehirlerimizden Ankara da birkaç senedir belediyece yapılan kavşak çalışmaları üzerinde durmadan kısa bir şekilde sinyalizasyon tekniğine girmeyi faydalı bulmaktayım.

Kavşak sinyalizasyonunun gayesi, kesişen muhtelif akımların (vasıta ve yaya) sıra ile geçmelerini sağlamak, bu esnada maksimun emniyeti de ön görmektir. Bunu temin için,

1) Işıklı işaretlerin kontrolunda olan hareketler genellikle peryot müddeti adı verilen sabit bir zaman fasılası içinde tekrar edilir.

2) Peryot müddetinde yer alan muhtelif kesişmeli hareketlerin sıra ve müddetleri "Faz" adı verilen bölümlerde gösterilir. Bir başka deyimle muhtelif faz müddetleri toplamı peryot müddetini verir.

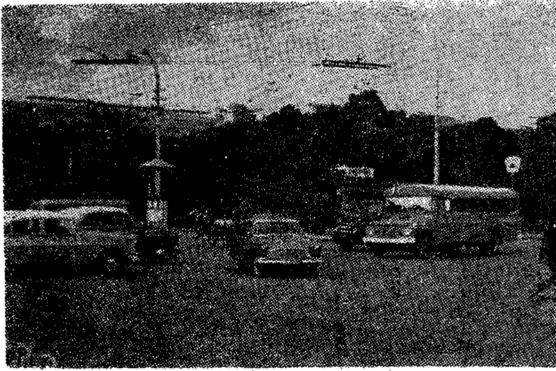
İyi işleyen, yüksek kapasiteli bir sinyalizasyon projesinde ön görülen esas, peryot müddetinin ve onun içindeki faz sayısının az olmasıdır. İşte bu en mühim nokta olan faz adedinin azaltılmasını kavşağa verilen geometrik şekil temin eder.

SIHHİYE KAVŞAĞI

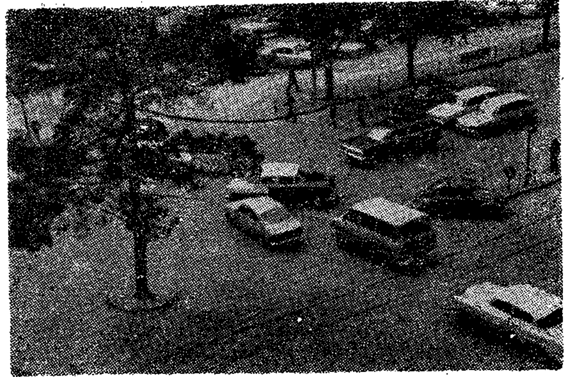
Bu kavşak iyi ayrı kavşak halinde inşa edilmiştir.

1. Kavşak Etibank önü
2. Kavşak ordu evi önü

Bunların her ikisinde de ön görülen ve



Şekil : (3) — Etibank önü kavşağı



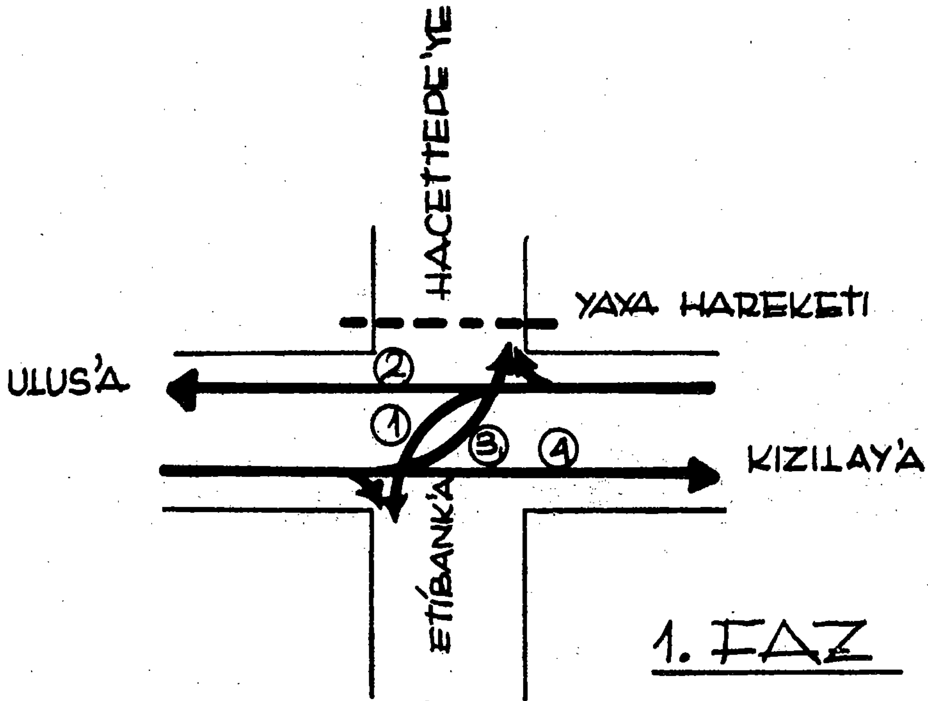
Şekil : (4) — Orduevi önü kavşağı

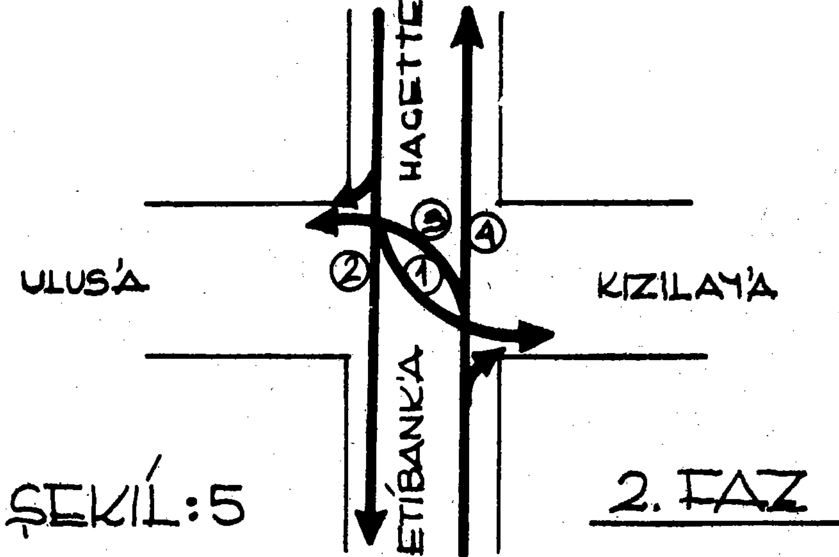
Şimdi yukarda verdiğim izahatın ışığı altında Ankara belediyesince tertiplenen bazı kavşakları inceliyelim :

sinyal lâmbaları ile yol verilen vasıta haraketleri Şekil (5) ve şekil (6) da ifade edilmiştir. Burada yukarda izah ettiğim "Faz



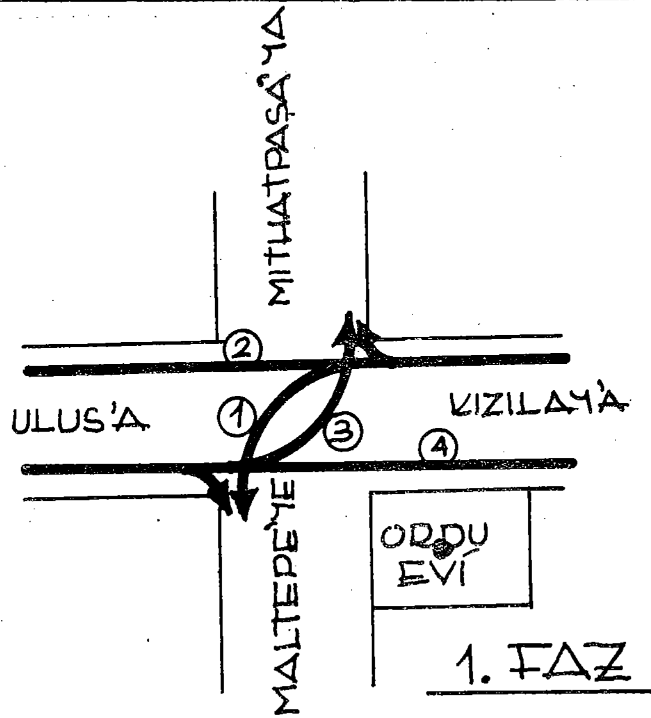
Şekil : (4/a) — Hacettepe yönünden gelip Kızılay'a sol dönüşle sapan dolmuş, Etibank önünden gelip sağa dönen vasıtayı beklemediğinden çarpışmıştır.

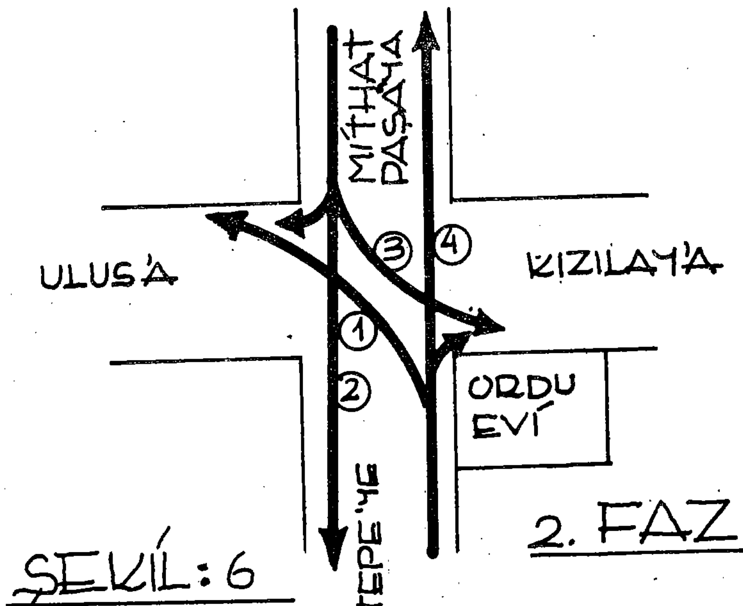




ŞEKİL: 5

ETİBANK ÖNÜ KAVŞAĞI FAZ KROKİSİ





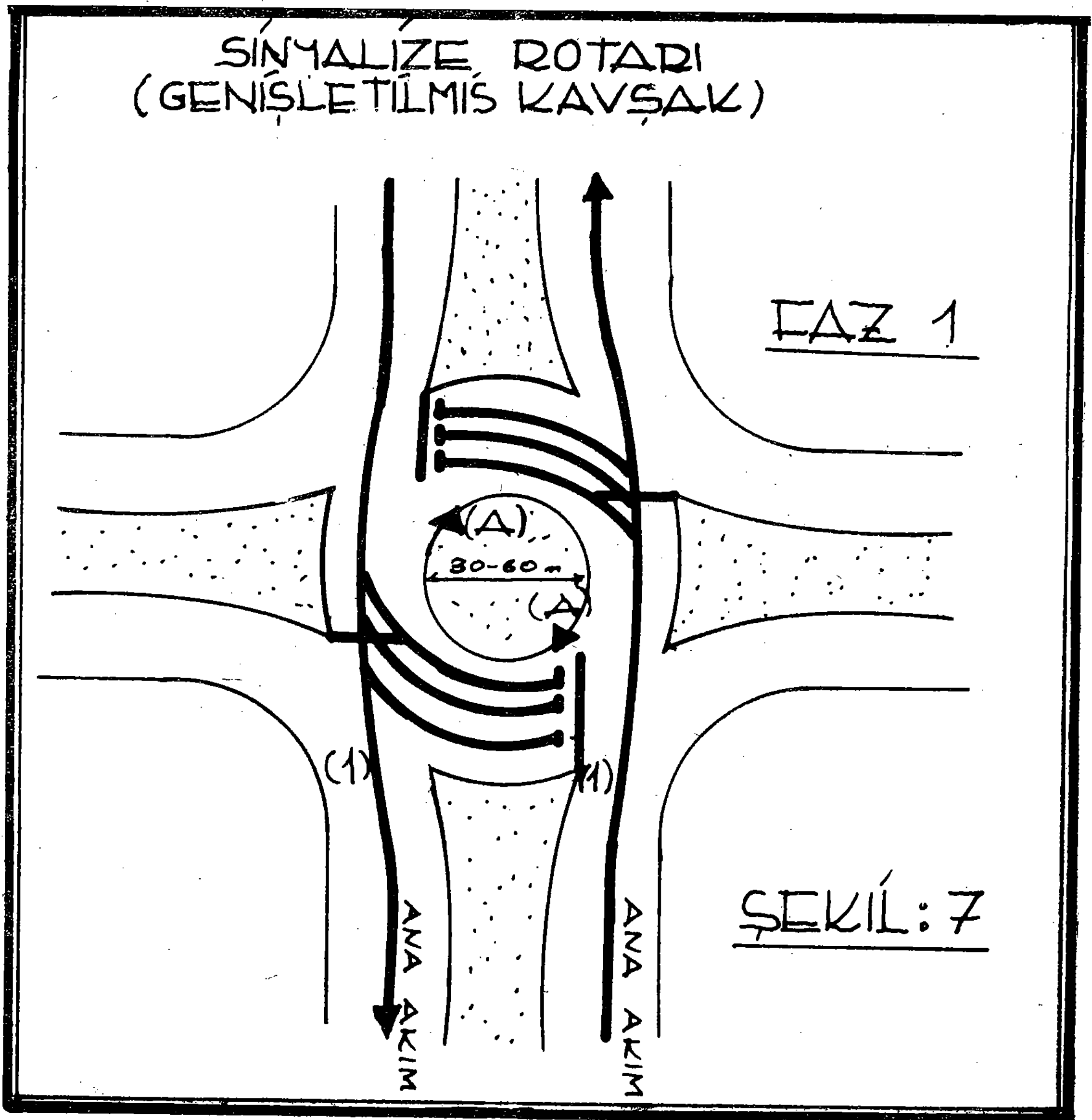
ŞEKİL: 6

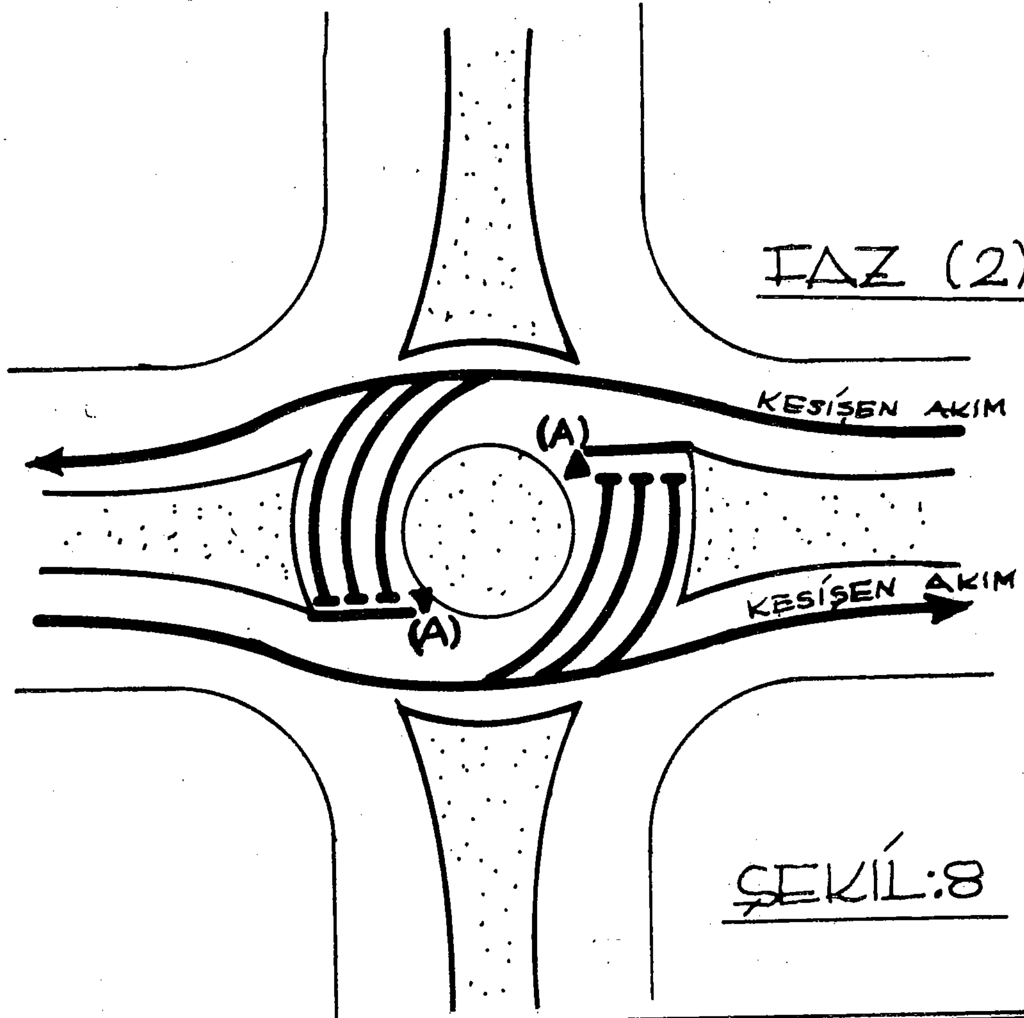
ORDU EVİ ÖNÜ KAVŞAĞI
FAZ KROKİSİ

adedinin azaltılması" ana prensibini projede tatbik ettiklerinden sola dönen vasıtalar ile karşıdan gelip düz geçenlere aynı anda yeşil ışık yakılmaktadır. (Şekil (5) ile Şekil (6) da görülen (1) no. lu akım ile (2) no. lu akım, (3) no.lu akım ile (4) no. lu akım karşılıklı çatışma halindedirler). Bu durum aşağıdaki neticeleri vermektedir.

1.°) Trafik kaidelerine göre sola dönen (1) ve (3) numaralı akımların karşıdan gelen (2) ve (4) numaralı akımları beklemeleri, onlar geçtikten sonra dönmeleri gerektiği halde bizdeki trafik kaidelerinin ne dereceye kadar tatbik edildiği malûm olduğundan, bu kaide hiçe sayılarak vasıtalar derhal birbirlerinin üzerine yürümekte ve neticede kaza olmaktadır. Bu durum şekil (3) ve şekil (4) görülmektedir. Şekil (4 a) de kazadan sonraki hali görülen dolmuş, ise Hacettepe yönünden gelip Kızılay yönüne dönerken Etibankdan gelip Kızılaya dönen bir kamyonetin geçiş hakkına riayet etmediği için çarpışmıştır.

2.°) Yayaların en kesif olduğu Sağlık Bakanlığı cihetinde (2) akımı ile beraber yaya geçitlerine yol veren yeşil ışık da açıldığından sık sık burada yayaya çarpma kazaları olmaktadır. Böylece yayanın en kesif olduğu yerlerden birisinde yayanın emniyeti sağa veya sola dönen vasıta şöförlerinin insafına kalmıştır. [Şekil (5) FAZ (1)] Aynı durum bütün kavşaklarda, özellikle





Akay kavşağında görülebilir. Her ne kadar karşılıklı yönlerden gelen akımlardan biri diğerinden önce kesilip, dönen (1) ve (3) akımlarına yol veriliyor ise de müşterek aktıkları bir süre esnasında mutlaka tehlikeli durumlar ortaya çıkmaktadır. İşte bu tip sinyalize kavşaklarda kapasite ve emniyetin azamî şekilde artırmasını öngören yabancı milletler (özellikle Batı Almanya) sinyalize rotari çözümü ile çok iyi neticeler almış bulunmaktadır. Şeki (7) ve Şekil (8).

Burada esas, sola dönen vasıtaların çapı 30 - 60 metre arası değişen bir ada etrafında yan yana depolanmaları ve ana akım durup kesişen (2) akımları harekete geçince önden kavşağa boşaltıp geçikmeleri ve kazaları minimum seviyeye indirmektir. Burada sola dönen vasıtalar yan yana depolanmakta, (A) sinyal lâmbası bu esnada kırmızı ışık gösterdiğinden bekleyen bu vasıtaların harekete geçip (1) numaralı ana akımı zorlamaları önlenmektedir. Yan yana depolanmaların bir diğer faydası da (A) da yeşil yandığı anda hep beraber harekete edip kavşağa süratle tahliye edebilmeleridir. Halbuki Belediyenin şekil (9) da ön-



Şekil : (9) — Trafiğin sıkışık olduğu saatlerde çift sıra olarak sol dönüş yapmak için bekleyen vasıtaların ana akımı durdurduğu sol dönüş cepheleri

gördüğü tek vasıtalı sol dönüş şeritlerinde hareket çok daha uzun süre devam etmektedir ki bu da kapasitenin düşmesine ve zaman kaybına sebep olmaktadır. Bir başka mahzurlu taraf ise Belediyenin inşa ettiği kavşakta sola dönmek üzere sol dönüş şeridine girip bekleyen vasıtalar çok olduğu zaman ana akım olan Sıhhıye Kızılay yönünü tıkamaktadır.

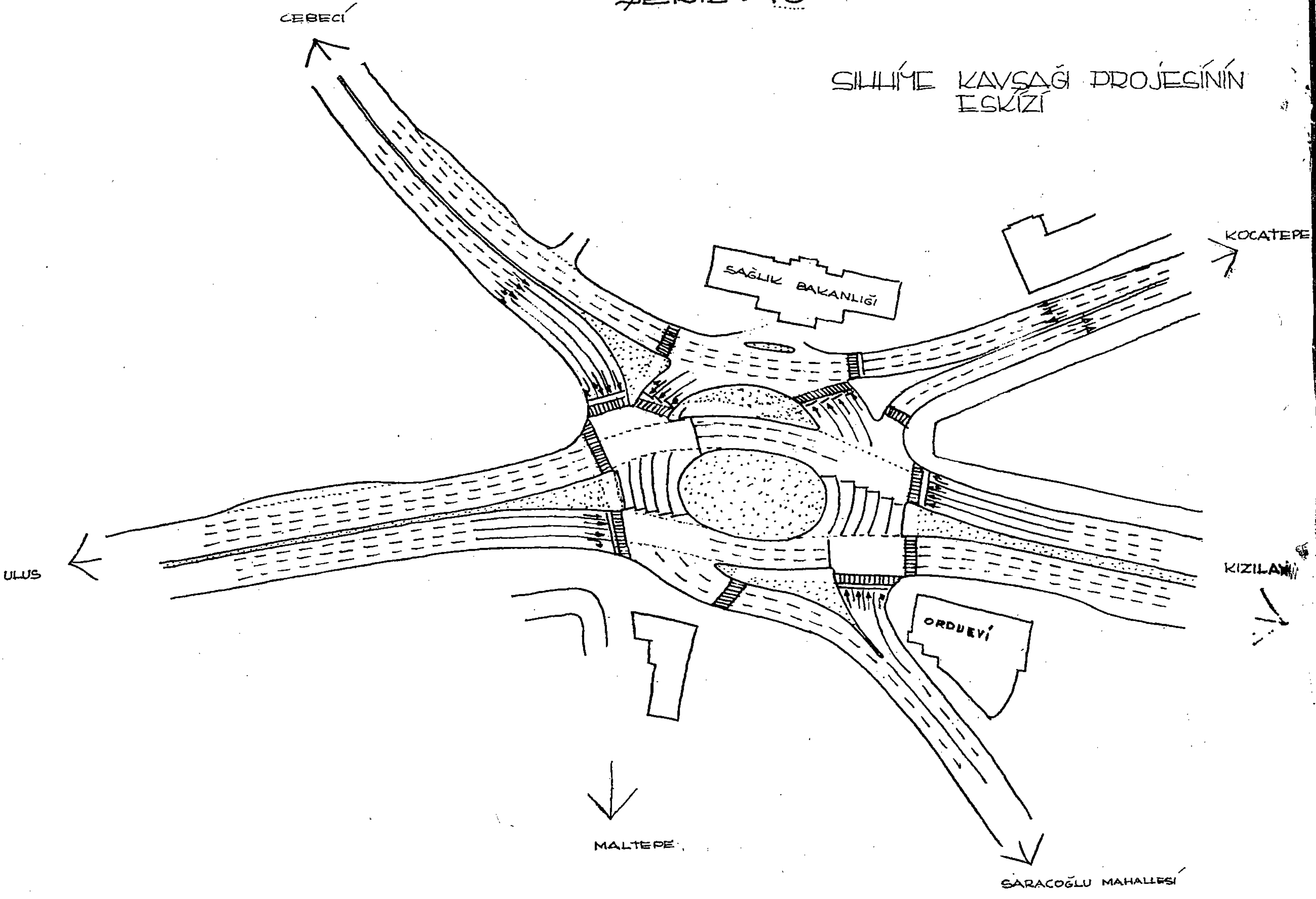
Bütün bu özellikleri gözönüne alan Batı Almanya yer müsait olduğu zaman çok yüksek kapasite veren bu tip kavşakinşasına her yerde geçmektedir. Almanya'dan başka Hollanda, Belçika ve İngiltere'de bu yoldadır. Ortada ada olan bu kavşaklar trafik literatürüne : Genişletilmiş kavşak (Ausgeweitete Kreuzung) adı altında geçmiştir.

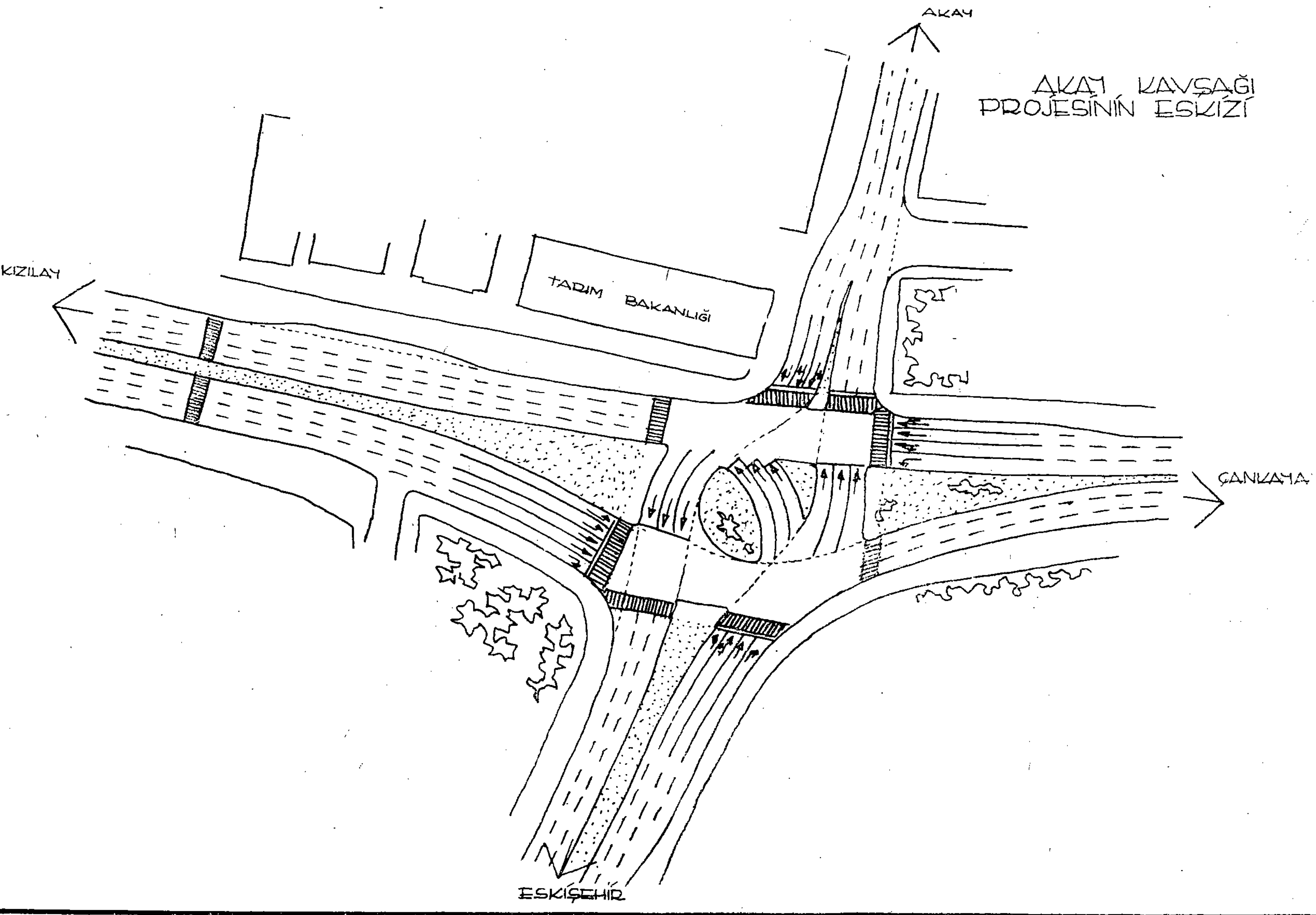
Her ne kadar Ankara Belediyesine Dışkapı, Sıhhıye, Akay meydanları için her türlü trafik tekniği hesapları ile beraber bu tip kapasiteli kavşakları öngören projeler teklif edildiysede şehir sinyalizasyonunu yapan (yabancı firmanın), tavsiyeleri ile, hatalı cihetlerini yukarda belirttiğim kavşakların inşaasında Belediye israr etmiştir.

Ankara Belediyesine teklif edilen çözümler şekil (10), şekil (11), şekil (12) de görülmektedir.

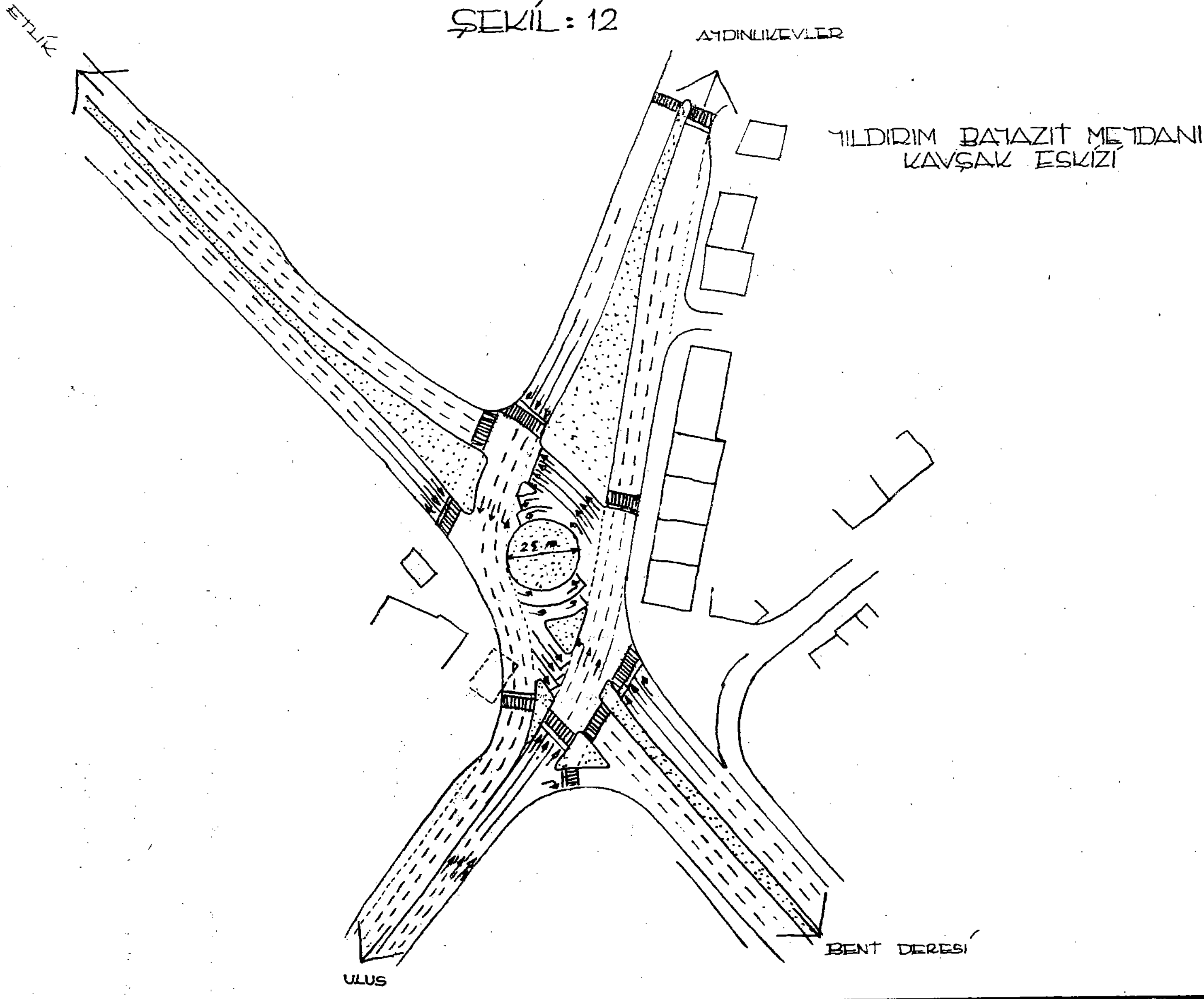
Hatalı hareketler burada da bitmemiş, Belediye çok uzun seneler hizmet etmiş bulunan Ulus meydanının Meclis kavşağındaki ada ile Cebecideki adayı da kaldırmış yerlerine daha az kapasiteli, tehlikesi bol basit kavşaklar ikamesine geçmiştir. Belediyeye teklif edilen Sıhhıye kavşağı için hazırlanan emniyetli faz diyagramı şekil (13) de görülmektedir.

Kanaatimce bütün bu hatalar Türkiyemizdeki trafik şartlarının iyi etüd edilmeden bazı firmalarca bir takım çözümler getirilmesi, ve Belediyelerde de bu işleri bilen teknik eleman yokluğundan gerekli mukayeseler yapılmadan hükümlerin verilmesinden meydana gelmektedir. Türk şöförü maalesef trafik kaidelerine fazla riayet etmediğinden en emniyetli çözümün seçilmesi

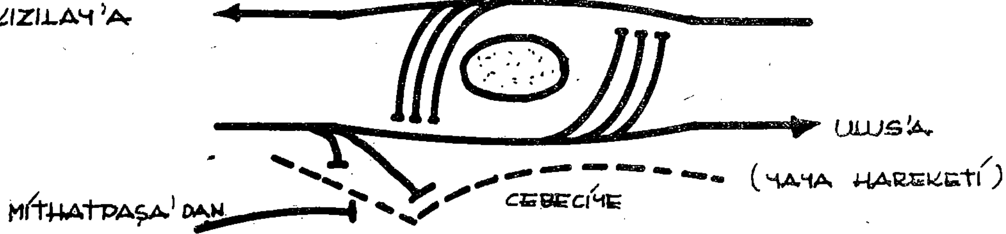

ŞEKİL : 10
SIHHİYE KAVŞAĞI PROJESİNİN
ESKİZİ
CEBECİ
SAĞLIK BAKANLIĞI
KOCATEPE
ULUS
KIZILAY
ORDUEVİ
MALTEPE
SARACOĞLU MAHALLESİ


ŞEKİL : 11
AKAY
AKAY KAVŞAĞI
PROJESİNİN ESKİZİ
KIZILAY
TARIM BAKANLIĞI
ÇANKAYA
ESKİŞEHİR

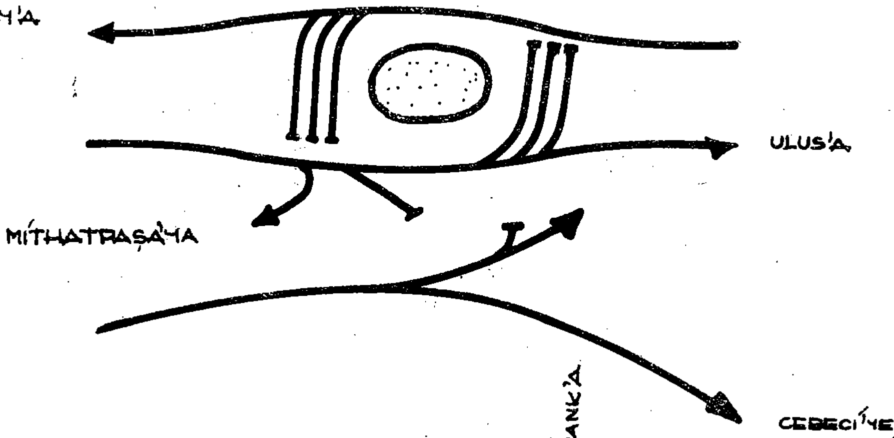
ŞEKİL : 12


YILDIRIM BAYAZIT MEYDANI
KAVŞAK ESKİZİ
ETLİK
AYDINLIKEVLER
25 m
ULUS
BENT DERESİ

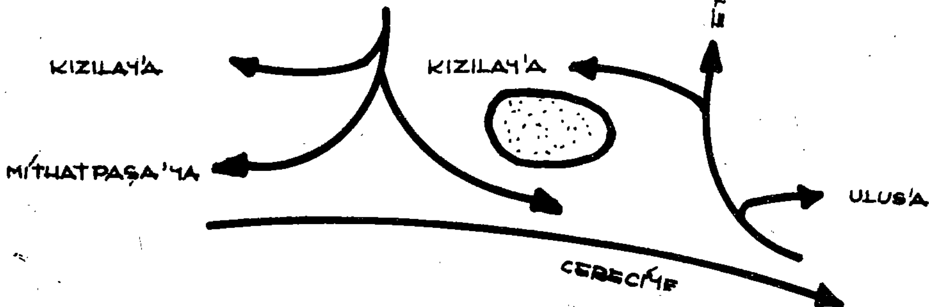
SIHHİYE KAVŞAĞI İÇİN YAZARIN TEKLİF ETTİĞİ PROJEYE AİT FAZ KROKİSİ



1. FAZ



ARA FAZI



2. FAZ

ŞEKİL 13



Şekil : (14) — Akay'dan hareket edip İçişleri Bakanlığı yönünde yoluna devam edecek olanlar ya direksiyonlarını sağa kırıp yan şeritteki vasıtanın üzerine gitmek veya orta refüje çıkmak zorundadır.

zorunludur ki bu da yeri müsait olduğu takdirde, genişletilmiş kavşakların (sinyalize rotari) inşasıdır.

Büyük şehir belediyelerinin özellikle Ankara Belediyesinin en büyük hatası trafik problemlerinin çözümünde bütün kerameti bir takım elektronik gereçlerden veya çok pahalı çözümlerden beklemesidir. Aslında en mükemmel sinyal programları bile kavşak geometrisi ihmal edildiğinde hiçbiri işe yaramaz. Ankara şehrinde trafik konusunda yapılan diğer hatalı tatbikatlardan bazıları :

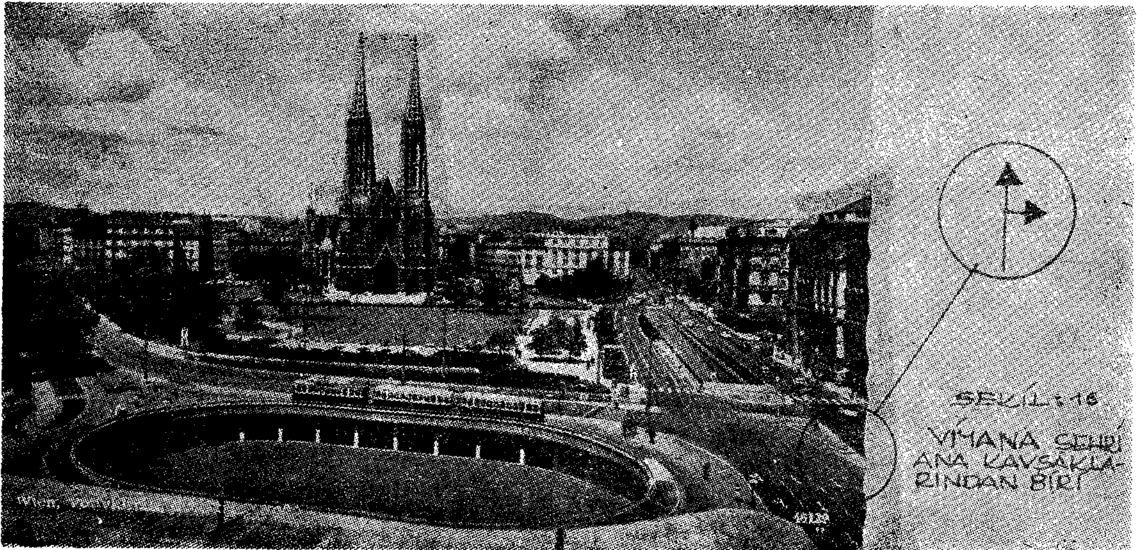
1.°) Kavşaklara giren ve çıkan trafiğin kesintisiz geçişini sağlayan yer çizgileri ve yönlendirici adaların olmaması veya olanların hatalı bulunması. Yeni inşa edilmiş bulunan Akay kavşağının durumu şekil (14) de görülmektedir. Akay'dan gelip Bahçelievler yönüne geçen vasıtaların önünde orta refüj bulunmaktadır. Çarpmamak için kavşak içinde manevra yapmak gerekmektedir ki bu durum trafiğin sıkışık saatlerinde kazalara yol açmaktadır.

2.°) Aldatıcı işaretler

Atatürk Bulvarındaki orta refüjlere halen mavi renkli ve çift oklu işaretler konulmuş bulunmaktadır. Avrupada kullanılan bu tip işaretler konuldukları noktanın biraz gerisindeki trafik yönetimini (tek yönlü caddeleri) belirtir. Yani şekil (15) deki işaret, bu işaretden öteki kavşakda (Deniz Kuvvetleri kavşağı) ya, sola dönülebileceğini veya düz gidilebileceğini gösterir. Yani bu kavşakta sağa dönülüp Millî Müdafaa caddesine sapılmaz! Bereket versin bizim şoförlerimiz trafik kaidelerine pek aldırmadıkları için bu tip işaretlerin farkına bile varmamışlar ve hiçbir aksama bu güne kadar meydana çıkmamıştır.

Atatürk Bulvarında tatbik edilen bütün bu tip işaretler tamamen hatalı ve lüzumsuzdur. Bunların yerine şekil (14) de görülen ve sonra nedense kaldırılıp yerine hatalı işaretler konulan eski tip işaretlerin (basit ok) konularak refüjlerin belirtilmesi yerinde olurdu.

Şekil : (15) — Akay kavşağının İçişleri Bakanlığı tarafındaki refüjüne yanlış ve anlamsız olarak konmuş işaret.



Belediyenin iyi niyetle fakat hatalı olarak koyduğu bu tip işaretlerin doğru kullanılışı şekil (16) da gösterilmiştir. Viyana şehrinin en büyük kavşağında kullanılan bu işaret biraz ilerdeki kavşakta sola dönüşün yasaklandığını gösterir. Çünki soldan gelen cadde tek yönlü olup girilemez. Bu hatalı ve kaza yaptırabilecek işaretler belediye yetkililerine müteaddit defalar resmen bildirildiği halde acaip bir inatla bunların artırılmasına devam edilmiştir.

3.°) Sinyal lâmbaları önlerinde duran vasıtalara hitap etmemekte bir çoğu da ağaçların içlerine gizlenmiş bulunmaktadır.

Şekil (17) de sağ taraftaki sinyal lâmbalarını boşuna aramamanızı tavsiye edeceğim. Çünki resmi çekmeden önce bu lâmbanın bir metre yakınına geldiğim halde ben göremedim. Faaliyeti ağaçlarca gizlenmiş bir lâmba için verilen masraf boşa gitmiş sayılmaz mı?

Bunun yerine bu lâmbaların kablolarla veya konsollarla baş üstüne asılması bir netice verebilecektir.

Aynı şekilde kamuflajlı lâmbalardan bir diğeri de Deniz Kuvvetleri kavşağının Eskişehir girişine konmuş bulunmaktadır. Ayrıca kavşak girişlerinde şerit ve Dur! çizgileri bulunmadığından kimsenin nerede duracağını kestirmesi mümkün olmamaktadır.

Trafik kazalarının 1950 - 19767 yılları arasında tetkiki bizi daima artan rakkamlarla karşılaştırır. Şehir içlerinde 1950 yılında 2628 kaza olmuşken 1967 de bu miktar 11433 değerini bulmuştur. Kısacası 17 senede 4,5 katı bir artış, İşte bu rakamlar şehir belediyelerinin çok daha teknik ve bilinçli şekilde çalışmalarının gerektiğini ortaya koyar.

Bazan radyod verilen trafik öğütleri meyanında şu öğütü de pek çok defalar iştimiş olmalısınz.

— Şehir içi trafik kazalarının büyük bir yüzdesi yayaya çarpma şeklinde olmaktadır. Bu sebepten sayın yayalar, kaldırımlardan yürüyünüz!!

Sayın okuyucularım, burada hep beraber şu suali Sayın Ankara, İstanbul v.s. Belediyelerine soralım :

— Hangi kaldırımlarda yürüyeceğiz?

— Sadece bordür taşından ibaret olup hemen dibinde çukur halinde binanın bah-



Şekil : (17) — Ankara'da çoğunluğu ağaçların arkasında gizlenmiş sinyal lâmbalarından biri.

çesi başlıyan kaldırımlardan mı?

— Belediye kontrolsuzluğu yüzünden satıcı işgali altına alınmış veya otomobiller park edilmiş kaldırımdan mı?

— Yoksa kaplaması yapılmamış veya elektrik, su, havagazı, telefon tesisleri için kazılıp kaplaması berbat edildikten sonra öylece bırakılmış çamur deryalarından mı?

Tabii bütün bu anlattığım ve daha pek çok sebepler yüzünden zavallı yaya yoldan yürümekte ve bazanda bu yüzden canından olmaktadır. Şehirlerimizi yabancı şehirlere nazaran utanılacak duruma sokan bu ihmaller sonucu pek çok maddi, manevi kayıplara uğramaktayız.

Dış memleketleri görenlerimizin hangisi bir başşehirde sokakların basketbol, voleybol, futbol sahası olduğunu görmüştür?

Belediyenin yetişen geçlere bol bol oynıyacağı yeşil sahaları temin etmemesi sonucu bu manzaralar gün ğeçtikçe artmadadır. Tabii bu yüzden olan trafik kazalarını burada ayrıca belirtmeye lüzum yok.

Elektrik, Havahazı, Su, Telefon gibi İdareler Belediyelerin yakın birer komşusu olduğu halde bunlar arasında gerekli koordinasyon birtürlü sağlanamadığı için yollarda tamiratı biten tesislerin hemen arkasından aynı yer cıvarı bir daha kazılmakta o işte bitince sıra diğer tesislere gelmektedir. Böylece yollarda açılan çukurların asfaltlanması da çok geciktiği için neticede vasıtalar gitgide berbatlaşan şartlar içinde çalışmağa itimektedir.

Büyük şehir Belediyelerinin bir başka kusuru da şehir içi yollarının gerek yapım ve gerekse bakım işini icap ettiği şekilde yapacak teknik ve mali gücü sahip olmamalarıdır. Bunun neticesi en ağır trafik yükü taşıması gerekli yollar bile bir takım hayati ehemniyetteki tesislerden noksan olarak yapılmakta ve yol tekniğinin ihmali sonucu bu yollar su tesirleriyle çok çabuk bozulup, husule gelen derin çukurlar trafiğe hakiki bir tuzak haline gelirler. Rögarların da uzun sürelerdir kumlarının temizlenmemelerinin yüzünden biraz yağan yağmur yolları sel kanalı haline getirmede, yaya halkın sık sık çamurlu su banyo ve bazan da hatta trafiğin aksamasına bile sebep olmaktadır. Bundan 15 - 20 sene evvelkine kadar dikkat edilen bu husus nedense Belediyelerce artık ele alınmaz olmuştur. Bence bu, Belediyelerin ellerindeki çok dar imkânlara bakmadan geniş işler yapma özentisinden ileri gelmektedir.

HERŞEYDEN BİRAZ, neticesi asgari kalitenin altında iş çıkmaktadır.

Yukarda bahsettiğim çalışmalar kısa vadeli çalışmalardır. Bugünkü düzeni en iyi şekilde ayakta tutmanın çarelerini arar.

Münakale etütleri ise uzun vadeli, istikbale ait işleri plânlar. Halkın bugünkü münakale istikametleri (Arzu hatları), bunun istikbaldeki gelişimi, merkezler arası dağıtımı, vasıta artışı tahminleri ve istikbaldeki trafik yükünün müstakbel yol şebekesi üzerindeki dağılımı ve bu şebekenin projelendirilmesi gibi konular münakale etütlerinin kapsamına girer. Tabii bu etütler hem motorlu vasıta hem de kitle münakale vasıtaları yönünden ele alınır. Şehir plânlaması ile de çok yakından ilgisi olan münakale etütleri neticesi şehrin bu plâna dayanak olan arazi kullanma esaslarına uygun olarak gelişmesinin kontrolu sağlanmalıdır. Yoksa, şu kadar otobüs alıp bunlarla meseleyi çözmeyi beklemek sadece hayal olur. Bu otobüslerin sayısını, dağıtımını münakale etüdleri verir kiböyle bir etüt halen hiçbir şehrimizde mevcut değildir. Bugünkü ihtiyaç 100 mü, yoksa 1000 mi? Bu kaç senelik ihtiyacı karşılar? Bunlar bilinmeden yapılacak her şey palyatif bir geçiştirmeden ibarettir.

Geçende bir mecmuada İstanbul şehri otobüs idaresi ilgililerinden birinin bu hususta bir beyanatı çıktı. Halen 550 otobüs ve 101 troleybüsle iki milyonluk geniş bir şehirde ulaşım hizmeti yapıldığı zannında olan bu idare, alınacak 190 otobüs ile şehir içi ulaşımın rahat edeceği kanısında imiş.

Kıymetli okurlarım, buraya kadar anlatmaya çalıştığım gerçek, şehir içi ulaşım vasıtlarının bile genel ulaşım etüdü neticesi ortaya çıkabileceği idi. Böyle bir etüd olmadan bunun neticeleri hakkında kehanette bulunmak mantığı bizim halen çektiğimiz sıkıntıları çok güzel izah eder.

Yine aldığımız bir habere göre Ankara ve İstanbul Belediyeleri metro etüdlerine girişmiş hatta Ankara'da bir firmanın yaptığı etüd neticelenmiş bile bulunmaktadır. Bir daha ters bir işle karşı karşıyayız. Şehirde genel mülakale etüdü olmadan, arzu hat-

ları, bunların gelecekteki gelişimleri, Bölgeler arası dağılımı bilinmeden hangi ihtiyacın neticesi Ankara'da (METRO) çıkmıştır?

Ulaşım vasıtalarının cinsinin seçimi, diğer bir deyimle (MODAL SPLİT) ancak genel ulaşım etüdü sonucu ortaya çıkar. Acaba metro mu? tren mi? tranvay mı? Monorail mi? Veya bunların konbinesi bir sistem mi? Biz bu hususta tam bir bilgimiz olmadan harekete geçmekteyiz. Böylece binanın temelinden başşlamak yerine çatının kiremitlerini döşemekteyiz. Ayrıca en ufak bir yağmurda bile sel deryasına dönen Sıhhiye veya Dışkapı semtinde bulunacak Metro istasyonlarında ilgililerin bulunmasını ve durumu görmelerini temenni ederim.

Şehir münakele etütlerinde ön görülen yönlerde inkişafın kontrolu neticesi plânlı gelişmenin öngörüldüğü münakale şebekesi gelişimi adım adım sağlanır. Bazı büyük şehirlerimiz içinde yapılan trafik tesislerinin bu tip eütütlere dayanmaması sonucu yapılan yatırımlarda beklenen faydaların hepsi sağlanmamaktdır. Böylece bir noktada cüzi bir ferahlık sağlanırken diğer civar noktalarda yeni yığılmalara sebep olunmaktadır. Trafik ve münakale konularının diğer mühendislik gibi bir mühendislik konusu olduğunun bir an önce anlaşılması gerekir. Bu konuda geç kalmak bizleri ilerde ancak çok pahalı çözümlerle meselenin halli konusu ile karşılaştırmaktadır. Diğer gelişen şehirlerimizin de İstanbul, Ankara gibi birer çıkmaza girmeden önce münakale konusu eğilmeleri, etütler yaptırmaları, en mühimi, gelişmelerini bu eütlerin ışığı altında sağlamaları kaçınılmaz bir gerçektir.

YERALTI GEÇİTLERİ

Şimdi birazda büyük şehir Belediyelerinin şehir trafik sorunlarını çözmek yolundaki çalışmalarına değinelim. İstanbulda inşası seneler süren Karaköy yaya alt geçidi diğer vasıta üst geçitlerine nazaran trafik ferahlaması bakımından hemen hemen hiç bir yenilik getirememiştir. Trafik bu günde evvelki gibi aynı düzlemde kesişmede yani, bir taraf dururken diğer taraf akmada, diğer taraf dururken evvelki tarafa yol verilmektedir. Bu esnada duran trafik önünden yayaların da geçirilebileceği düşünülürse, yayaların (hem de yürür merdiven olmadan) yer altına indirip, tekrar yer üstüne çıkarmaktan hiç bir fayda sağlanmadığı ortaya çıkar. Mevcut yol üzerinde disiplinsiz giden dolmuşların gelişi güzel yolcu indirip bindirmeleri yüzünden halk yine trafigin içinde ve onu engellemekte veya yer altına inmek istemiyenler korkuluklarına rağmen yolun ortasında, vasıtalarla kucak kucakta gitmekte, Viyana, Londra, Paris v.s. gibi Avrupa şehirlerinde görülen veya alt geçitlerinin çok büyük bir ekseriyeti Metro, tranvay gibi genel münakale vasıtaları istasyonları olup ortaya gidecek kimseler ön plâna alınmıştır. Ayrıca yürür merdivenlerle bu geçitler halka cazip hale getirilmiştir.

Sadece yayaya hitap eden alt veya üst geçitler kesintisiz vasıta akımını ön gören yerlerde büyük hizmet görmektedir. Bunlardan, İstanbul'da Yeni Cami önündeki üst geçit estetik mülahazalar bir yana büyük ölçüde trafiği ferahlatmıştır. Aynı şekilde Ankaradaki Atatürk Bulvarında Kızılay - Sıhhıye kavşakları arasında tertiplenecek bir yaya geçidi de trafiğe ve yayanın can emniyetine büyük ölçüde faydalı olabilir.

MÜNAKALE VE TRAFİK DÜZENİMİZ

Buraya kadar olan fikirleri toplarsak şu neticeye varırız. Eski ve tarihi şehirlerde yeni yol açma işinin zorluğu gözönüne alınırsa yapılacak şey genel münakale konusuna eğilmektir. Metro, veya tranvayla 10 dakikada gideceği yere otomobili ile bir saatte giden kimse zamanla otomobili yerine kitle münakale vasıtasını seçecektir. Böylece arabası ile belirli bir yere kadar gelip vasıtasını orada bulunacak, yeterli oto parklara bırakır, işine genel münakale vasıtasıyla gider. Bu yol bütün gelişmiş ülkelerin baş vurdukları bir çözüm tarzıdır. Böylece gerek otomobil ve gerekse genel münakale vasıtası sistemleri bir birini tamamlamaktadır.

Bugün İstanbul, Ankara yakın bir gelecekte diğer büyük şehirlerimizdeki halkın en büyük ihtiyacı kendisini ev - işyeri arasında taşıyacak hızlı, temiz, ucuz, güvenilir kitle münakale vasıtasıdır.

Büyük şehirlerin münakale sıkıntısını önlemek için yapılan diğer bir iş de halkın bu merkezlerdeki yığılmalarını önlemektir. Bunun için halkın her türlü iş ve ihtiyacına cevap verecek yeni yerleşim merkezlerini büyük şehirler civarında kurmak gerekir. Takip edilen bu çeşit politika ile meselâ

Londra şehri merkezinde nüfus son 5 sene zarfında azalma göstermiştir.

Bizde ise tam tersine bir tatbikat içindeyiz. Meselâ Ankarada verilen izne göre Bahçelievler semtinde mevcut iki katlı binalar yıkılıp yerlerine 4 - 5 katlıları yapılmakta bunların sebep olacakları yığılmalar, esa sen bugün bile kifayetsiz durumdaki yol, elektrik, su havagazı, şebekesine yükleyeğer semtlerinde bugün hali arazi olan kığer semtlerinde bugünkü hali arazi olan kısımların çok büyük bir ihtiyaç olan yeşil saha yaptırılması yerine iskân müsadesi verilmesi, yüksek binaların yaptırılması sonucu çok yakın bir gelecekte Ankara, İstanbul'un durumuna düşecektir.

Ankara şehrinin en yoğun merkezlerinden biri olan Yenişehir'de eski apartmanlar yıkılıp yerlerine daha çok (8 - 9) katlı yenileri yapılmaktadır. Bu iş, belediye meclisi kararı ve bunun ilgili bakanlıkça tastiki neticesi olmuştur. Yol genişlikleri artmadan mevcut sistem zaten yeterli değilken buna çok daha fazla yük yüklemeyi öngören ilgililer ne gariptir ki trafik yönetmeliğinin otopark mecburiyetini koyan maddesini de yürürlükten kaldırmış bulunmaktadırlar. Bunun neticesinde ise, Maltepe semtinin hemen bütün büyük apartmanlarının zemin katları, bodrum katları, sinema ve eğlence yerleri haline gelmiş ve böylece artan vasıtalar cadde ve kaldırımları istilâ etmişlerdir.

Trafik düzenine gıpta ettiğimiz yabancı memleketlerde bina yapanlara garaj yapımı da mecbur edildiği halde bizde, pek çok kimsenin yerleştirildiği sinema, işhanı, otel v.s. gibi tesislerde bile otopark düşünülmemekte bunları zorlaması gereken makamların hiç bir hareketine maalesef rastlanmamaktadır. Sinemalar için park yeri gösterme mecburiyeti konduğu halde tatbikatta pek bir netice alınamamaktadır.

TRAFİK YÖNETİMİMİZ

Değerli okuyucularım, yazımın buraya kadar olan kısmında kesif şehirleşmenin yurdumuzdaki probleminin birtek yönünü ele almaya çalıştım. Bunun yanında şehirlerimizde mevcut az sayıdaki vasıtanın bile raahtça akışını engelleyen Trafik nizamı dışı davranışlar pek çok kimseyi zarara uğratmakta, münakaleyi alt üst etmektedir. Bunlardan bir kaçı :

Aklına esen her yerde sol dönüş yapmak isteyen bir şoför sadece trafik tehlikesi yaratmakla kalmayıp önünde ve arkasında uzun kuyrukları ve lüzumsuz benzin sarfına sebep olmaktadır. Bir misal olarak Maltepe civarında Gazi Mustafa Kemal Bulvarının bugünkü halini verebilirim. Burada Belediyenin yerli yersiz şekilde refüjde açtığı delikler sayesinde trafiğin en sıkışık zamanında bile sola dönen bir kaç vasıta topluca beklemelere ve kazalara sebep olmaktadır. Halbuki bunun yerine sola dönecek vasıtaların yan yolları kullanarak biraz uzun cada olsa gidip hedefe kazasızca varmaları kabildir. Ayrıca polis kontrollu kavşaklarda günün kalabalık saatlerinde sol dönüş men edilip kapasite arttırılabilir. Bunun için iyi propaganda, polis kontrolu işaretleme şarttır.

Bir başka nokta ve trafik tekniğinin hiçbir şekilde cevaz vermediği şey kavşak girişlerinde park etmek hatta taksi durakları tesisidir. Bütün bunlar zaten çok az sayıdaki şehir ana caddelerinin kapasitelerini düşürmekte hemde görüşü azaltıp kazalara sebep olmaktadır. Buna ayrıca son zamanlarda Belediyenin izin verip kavşaklardaki kaldırımlara yaptırdığı renkli gazete kulübelerinin yarattığı trafiğin görüşünü kapama tehlikesini de ekliyebiliriz. Ayrıca kavşaklardaki apartmanlaın bahçe dıvarlarının ve onun üzerlerindeki kesif ağaç ve çiçeklerin görüşü kapayıp kazaya sebep olmasını ele alabiliriz. Yabancı memleket belediye ve trafik polis teşkilâtınca derhal görülüp izale edilen bu hususlar bizde kimsenin umurında değildir.

Kavşakta karşılaşan vasıta şoförlerinden ne şekilde hareket edeceğini bilen, yurdumuzda % 5 i geçmez. Ayrıca bir kişinin bilmesi de birşey ifade etmeyeceğine göre ehliyet imtihanında sıkı sıkıya sorulan bu suallerin trafik içinde tatbik edilmemesi yüzünden halk zamanla unutmakta ve neticede kavşaklarda karşılaşan vasıtalar genellikle aşağıdaki kaideye göre hareket etmektedirler. Kavşakta karşılaşan hususi taksiye yol vermeli, taksi ise dolmuşun geçiş üstünlüğüne hürmet etmelidir. Hususi oto, taksi ve dolmuş; kamyon ve otobüsün geçiş üstünlüğünü kale almalıdır. Bu kaideye riayetsizlik ise her zaman kaza veya en azından tatsız münakaşa demektir.

Araba kullananların kaç tanesi nefsin-

den en çok on saniye fedakârlık edip başka vasıtaya veya yayaya yol vermektedir?

Taksi veya dolmuşların kaç tanesi sola dönmek üzere karşı trafiği bekliyen bir özel otonun arkasında devamlı korna çalarak sinir savaşı yapmaz? Halbuki biraz ötede o taksi veya dolmuş yolun ortasında ani olarak durup müşteri indirmeye veya bindirmeye ve hatta geri geri harekete kalktığında aynı şey ona yapılırsa kızmaz?

Kendisini bu derece egoistliğe sevk eden tutumun sebebi onun TAKSİ veya DOLMUŞ oluşu ve hususi arabanın sahibinin münasebetsiz münakaşalardan çekinmesidir. Asıl mühim sebep ise, bu derece haksız ve başıboş şoför hiçbir zaman bu kabil işler yüzünden cezaya çarpılmamıştır. Korna yasağı olan şehirlerimizde bundan 10-15 sene evveline kadar titizlikle ceza yazılan hususun artık ihmali yüzünden lüzumsuz çalınan kornalara yenileri de eklenmiştir. sın?

MELODİLİ KORNALAR.

Trafik düzeninin kademe kademe halk tarafından devamlı bir şekilde çiğnendiği ortamda ne yapılabilir?

Hemen hepimizin kanunun şahsımızdan başkasına tatbikini istediğimiz trafik düzeninden şikâyet etmek haksızlık olmaz mı? Yaya geçidindeki halkın üzerine arabasını süren şoför günün birinde kendisininde yaya olacağını neden düşünmez?

Ehliyeti olan kaç kişi bunu almadan önce tanıdık, ahpap kapısı çalmaz veya kendisine ceza yazan trafik polisini haklı görür?

Mazeretimiz hazırdır :

— Memur Bey, sade beni mi gördün? Bu suali soran kişi memurun o anda ondan daha başka suç işleyen yüzlerce kişiyi göremiyeceğini bildiği halde fikrinde ısrar eder.

Ekseri zamanlarda da trafik polisinin verdiği ceza bir takım nufuzlu kimseler tarafından af ettirilmeğe uğraşılmaktadır. Bu durumda trafik polisi baskı ile şuna veya buna ceza yazamıyacak ise kime ceza yazsın.

El birliği ile sinirlerini törpülediğimiz trafik polisinden, yarattığımız bu nizamsızlık ortamında ne bekleyebiliriz?

Fakat Sayın okuyucularım Milletçe yaratılan bu ortam günün birinde yine hepimizin başına dert olmaktadır. Çünkü trafik kazası gelirken, şu suçsuz, masum kimse, şu nufuzlu bir kişi, ötekisinin tanıdığı vardır bunlara uğramayın demez ve bu müştereken yaratılan ihmal ortamının sonucu olarak gelir, çatar.

Trafik polisine hepimiz elbirliği ile yardımcı olmalıyız ve hatta ilk bakışta hatalı olduğunu görsek dahi sırf disiplininin sarsılmaması için itiraz etmeme olgunluğuna erişmeliyiz. Polisin karşılaştığı sayısız meselelerden bir diğeri de vazifesine etraftan müdahale edilmesidir. Bu vazifeye müdahale eden kişiler o şoförün zararına uğrasalar yine aynı şekilde onu müdafaa edeceklermidir?

Şimdiye kadar anlattıklarıma son bir ilâve daha yapalım :

Gerek şehir içi gerekse şehir dışı münakalesinde öncülük yapması beklenen basın, radyo ve televizyon kurumlarının da ilgisi maalesef beklenen ölçüde değildir. Burada hepimizin her şeyden önce canını, malını ilgilendiren bu problem bir sanatkârımızın mini eteği kadar bile sütunlarda, kamu oyunda yer alamamaktadır.

Bu kuruluşların halkı uyarmaları, belediyelere faydalı yolu göstermeleri, işin teknik, sosyal cihetlerine parmak basmaları, açık oturumlar tertiplemeleri gerekir.

Yazımı özetlersem şunu söyleye bilirim : Kesif şehirleşen yerlerin en mühim problemlerinden biri hızlı kitle münakalesi ve onunla ilgili meselelerdir. Diğer konular bunun neticesi, az çok uçlarıdır. İşte bütün bu konuların ilgililerce biraz ciddi bir şekilde ele alınması, bizim şehirlerimizin de diğer benzeri yabancı şehirlerde gördüğümüz sistemlere, rahatlığa kavuşturulması en içten temennimizdir.

odamızdan

YÖNETİCİ ÜYELERLE TOPLANTI

Personel Kanununun gelişimi ile ilgili olarak çeşitli kamu kuruluşlarında, Müsteşar, Genel Müdür ve Genel Müdür yardımcısı olarak görev yapan Odamız üyeleri ile 21 Temmuz günü saat 18.00 de bir toplantı yapılmıştır.

Bu nitelikteki bütün üyelerimizin davet edildikleri toplantıya, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Müsteşarı Sayın Arif ONAT, DSİ Genel Müdürü Sayın Hazım TÜTÜNCÜOĞLU, Karayolları Genel Müdürü Sayın Atalay COŞKUNOĞLU, Bayındırlık Bakanlığı Yapı İşleri Deiresi Reisi Sayın Hamit ŞERBETÇİOĞLU, TCDD Genel Müdürü Sayın Ahmet SARP, Bayındırlık Bakanlığı Demiryollar ve Limanlar Dairesi Reisi Sayın Firuzan ARDIÇ, Hava Alanları ve Akaryakıt Tesisleri Başkanı Sayın Nevzat ÖZBEK, DSİ Genel Müdür Yardımcısı Sayın Sebahattin SAYIN E.İ.E.İ. Genel Direktör Yardımcısı Sayın Süheyl ELBİR, Karayolları Genel Müdür Yardımcıları Sayın Cahit YALGIN ve Sayın Hasan BORA ile Oda Yönetim Kurulu üyeleri ve Oda Genel Sekreteri katılmışlardır.

Toplantı Oda Başkanı Sayın Sedat Özkol'un konuşması ile başlamıştır. Sayın Özkol konuşmasına, katılanlara Oda adına hoşgeldiniz diyerek başlamış, bu konuda şimdiye kadar yapılan çalışmaları özetlemiş ve Teknik Personelin bütün uyarmalara rağmen kanun kapsamı içinde bırakıldığını söylemiştir. Sayın Başkan sözlerine devamla kanun kapsamı içinde kalınmasına rağmen Odamızın, üyeleri için mümkün olduğu kadar fazla hak elde etmeye çalışacağını ve bu toplantının bu çalışmaların bir parçası olduğunu bildirerek, aynı çalışmaların parlamento içindeki gelişmelerini anlatmak üzere, sözü Oda Genel Sekreteri Sayın Rüştü Özal'a vermiştir.

Parlamentodaki çalışmaların kısa bir özetini yapan Oda Genel sekreteri sayın Özal'ın konuşması ile yapılan bütün çalışmalar açıklandıktan sonra gündemin ilk maddesi tamamlanarak karşılıklı görüşmelere geçilmiştir.

Görüşmeler sırasında; sayın Arif ONAT kanunun 30 maddesinin (teknik personele idareci olduğu anda bir terfi kaybettirecek olan) iki bendinin bu kanundan çıkarılmasının doğru olacağını söylemiş 4/10195 sayılı kararnamedeki 13. dereceye Personel Kanununda 1. derecenin verilmesi fikrine ise karşı çıkmıştır. Bazı dairelerde çok fazla 13. derece olduğunu söyleyen Onat, Kanunda bildirilen ve yetkililer tarafından sık sık belirtilen yan ödemelerin iyi bir şekilde

ayarlanması ile bu kanunun teknik personel içinde tatminkar olabileceğini savunmuştur.

● Sayın Firuzan Ardış toplantının biraz geç düzenlendiğini ama yine de olumlu bir adım atıldığını söylemiştir.

● Sayın Hazım Tütüncüoğlu ve sayın Hasan Bora çok geniş bir teknik eleman kitlesi ile birlikte çalışmanın yararlı olmadığını öne sürmüşlerdir.

Başkanın daha somut teklifler yapılmasını rica etmesinden sonra söz alan sayın Sabahattin Sayın ve diğer konuşmacılar, Senato müzakereleri sırasında teknik personele "işgücü ve risk zammı" verileceğini bildiren madde de tedarik güçlüğünün de açıkça belirtilmenin, mühendis ünvanlı teknik personelin 9. derecenin 3. kademesinden yüksek mühendislerin ise. 8. derecenin 1. kademesinden başlatılmasının, 30. maddedeki teknik personele, idareci olduğu takdirde derece kaybettiren bentlerin kaldırılmasının, birlikte savunulması kararlaştırıldı.

Toplantı saat 21.00 de, böyle toplantıların yararlı olduğunun belirtilmesi ve tekrarlanması temennisinden sonra sona ermiştir.

TÜRKİYE İNŞAAT MÜHENDİSLİĞİ V. TEKNİK KONGRESİ

Türkiye İnşaat Mühendisliği 5. Teknik Kongresi 28 Eylül - 2 Ekim 1970 tarihlerinde Ankara'da İmar ve İskân Bakanlığı Salonlarında yapılacaktır. Program ve Kongreye verilen tebliğleri aşağıda sunuyoruz.

PROGRAM :

28 Eylül	1970	1. Gün	Saat :	10.00 - 12.00	Kayıt ve Kabul
		Pazartesi	Saat :	14.30 - 18.00	Açılış töreni ve V. Konu
			Saat :	18.00 - 20.00	Açılış kokteyli
29 Eylül	1970	2. Gün	Saat :	9.30 - 13.00	Kayıt ve Kabul
		Salı	Saat :	9.30 - 13.00	Konu I müzakereleri
			Saat :	13.15 - 14.45	Öğle Yemeği
			Saat :	15.00 - 18.00	Konu I (Devam, Konferans)
30 Eylül	1970	3. Gün	Saat :	9.30 - 13.00	Kayıt ve Kabul
		Çarşamba	Saat :	9.30 - 13.00	Konu II müzakereleri
			Saat :	15.00 - 18.00	Konu (Devam, Konferans)
1 Ekim	1970	4. Gün	Saat :	9.30 - 13.00	Kayıt ve Kabul
		Perşembe	Saat :	9.30 - 13.00	Konu III müzakereleri
			Saat :	15.00 - 18.00	Konu III (Devam, Konrans)
2 Ekim	1970	5. Gün	Saat :	9.30 - 13.00	Kayıt ve Kabul
		Cuma	Saat :	9.30 - 13.00	Konu IV müzakereleri
			Saat :	15.00 - 18.00	Konu IV (Devam, Konferans)
			Saat :	20.30 - 24.00	Kapanış Töreni (Müzikli Yemek)

R. No.	Raporun Adı	Müellifi

KONULAR ve GENEL RAPORTÖRLER :

1 — Su Yapıları : (Şahap Aksoy, Tevfik Sungur, Cahit Çeçen)
   a) Hidrolikle ilgili araştırmalar
   b) Su kirlenmesi ve suların tasviyesi
   c) Büyük barajlarla ilgili problemler
   d) Hidroloji ve yeraltı suları ile ilgili problemler

2 — Trafik Problemleri : (Mete Orer)
   a) Uygulama ve İşletme
   b) Yapı ve Tesisler
   c) Kazalarda doğan zararlar, tıkanmalardan doğan kayıplar ve bunların değerlendirilmesi.

3 — Mühendislikte Deprem Problemleri : (Muzaffer İpek)
   a) Yapı dinamiği ile ilgili araştırmalar
   b) Çeşitli yapılara depremin etkisi ve yapıların davranışı ile ilgili hesaplar
   c) Türkiye depremleri üzerinde genel incelemeler, Deprem yönetmeliklerinin geliştirilmesi

4 — Zeminaltı yapıları (Ilgaz Alyanak)
   a) Her türlü inşaatta heyelanın etkileri ve alınacak tedbirler
   b) Özel temel problemleri ve yapım
   c) Tünel inşaatında kaya mekaniği

5 — İnşaat mühendislerinin teknik gücünden en verimli surette faydalanılması yollarının araştırılması : (Şevki Erker)

V. Teknik Kongrede incelenecek raporların listesi :

Konu I Su Yapıları

1	Nehrin denize yakın kısımlarında inşa edilen köprü ayaklarında yersel oyulmalar	Vedat BAŞAK
2	Açık kanalların kurblu kısımlarında basınçlı teorik ve deneysel yolla incelenmesi.	Turan KIZILKAYA
3	Dolusavakların en iktisadi çalışmalarına dair	Fuat ŞENTÜRK
4	Karşıdan su alma yapılarının kullanılma ve yapım tipinin geliştirilmesi.	Sıtkı BURSALI
5	Hareketli tabanlı açık kanalların tabanı civarındaki bazı dinamik büyüklüklerin değerleri.	Şahap AKSOY
6	Yüzeysel sular için kirlenme standartları	Nevzat KOR
7	Deniz altı pis su deşarj tesisleri.	Ertan SUNGUR
8	Keban Barajında diyafram duvarı çalışmaları.	Celâl ERDEN Ayhan KILIÇÇÖTE

R. No.	Raporun Adı	Müellifi
9	Gökçekaya Barajında uçucu kül tatbikatı ve Ekonomi.	Ö. Lütfi BAYAZIT
10	Ömerli Barajı alüvyon enfeksiyon tatbikatı.	Vecdi BAYRAKGİL
11	Dolgu Tip Barajlarda kullanılan çekirdek malzemesinin fiziki ve mekanik özellikleri.	Ferruh ANIK
12	Türkiye'de tekerrür taşkınları münasebetleri.	Yılmaz KARATABAN
13	Keban Yıllık ortalama akımlarının tekerrürü.	Ünal ÖZİŞ
14	Pınar verimleri ile yağış arasında bağıntı tayini ve Sarıkız, Göldeğirmeni, Göksu pınarlarına uygulama.	Ünal ÖZİŞ Ertuğrul BENZEDEN
15	Karst sahalar bakımından su bilânçosu	Hüseyin CÖNTÜRK
16	Su potansiyeli üstüne	Hüseyin CÖNTÜRK
17	Rezervuar dizaynında probabilistik (Stochastic) metot.	H. Yaşar KUDU
18	Türkiye'nin muhtelif akarsularında taşınan sediman miktarının tayini için bir etüt.	Yücel YURTSEVER

Konu II Trafik Problemleri :

1	Ulaştırma ve Trafik konularının bugünkü durumu ve geliştirilmesi	Mete ORER
2	Şehiriçi trafik plânlaması ve insan faktörü.	Mahir BARUTÇU
3	Geometrik Standartlar ve Ekonomi.	Necati AYDEMİR
4	Şehir trafik şebekesinin randımanlarını ölçen elektronik alet.	Muhittin ÖZDİRİM
5	Yerleşme merkezlerinde yayaya çarpma kazalarının önlenmesinde yayanın korunmak için gerekli mühendislik tedbirleri.	Özgür SAYIN
6	Karayolu trafiğinin, yolukullanması ve dingil yüklerinin dağılımı.	Necati AYDEMİR

Konu III Mühendislikte Deprem Problemleri

1	Söndürmeli çok serbestli dereceli sistemlerin deprem hareketine karşı mukabalesi.	Muzaffer İPEK

R. No.	Raporun Adı	Müellifi
2	Deprem mühendisliğine yönelen deprem şiddet'nin tayininde ihtimal ve istatistik metodlarının uygulanması.	Erhan ERMUTLU
3	Yakın geçmişteki depremlerde hasara uğrayan betonarme yapılar üzerinde incelemeler.	Erhan KARAESMEN
4	28 Mart 1970 Gediz depreminden dolayı Bursa otomobil fabrikasındaki hasarın sebepleri.	Semih TEZCAN Muzaffer İPEK
5	Dinamik analiz esasına dayanan yeni bir deprem katsayısı formülü.	Semih TEZCAN

Konu IV Zeminaltı Yapıları

1	Zemin deneylerinin güvenirliği	Ergün TOĞROL Vahit KUMBASAR
2	Denizde kazık yükleme deneyi	Ergün TOĞROL Kırhan DADAŞBİLGE
3	İskenderun Silosunun Temel Sistemi.	Abdi AKÖREN
4	Alibey Barajı Temel testlerinin getirdikleri.	Talha ERMİŞ
5	Alibey toprak barajı memba batardosu oturtma ve stabilite etüdü.	Çetin SOYDEMİR
6	İzmir Körfezinde denizbostanlısında Laguna sedimanlarının özellikleri.	Hüsamettin GÜZ
7	Kadıncık I Barajı enerji tünelinde jeofizik sismik usullerle Dinamik elâstisite modülledi ve bozulmuş zonların tayini.	Ertuğrul ADA
8	Granüler temel zemininde tasman	Hüsamettin GÜZ

KOMÜNİKASYON

1	Kutu kesitli kompozit köprülerde yük dağılımı.	Enver ALTINOK
2	Eliptik kesitli mecralarda düşey olarak etkiyen üniform yayılı q yükü ile anahtarda etkiyen münferit p yükünün doğurdukları kesit tesirlerinin deformasyon metodu ile elde edilmeleri.	Osman SUMAN
3	Terkos Gölü su alma yapısı.	Zekâi APAYDIN

Katılacak üyelerin katılma ücretlerini Selânik Caddesi No. 19/1 Yenişehir ANKARA adresine yollamaları rica olunur.

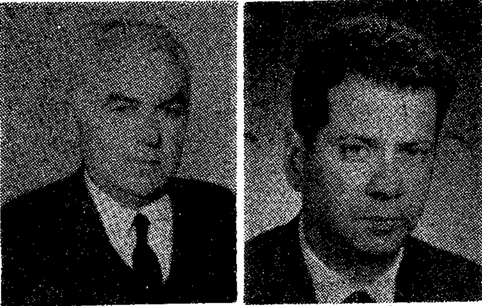
V. Teknik Kongre
Yürütme Kurulu

YENİ TEMSİLCİLERİMİZ

1) SAKARYA TEMSİLCİSİ

Kemal ARAPOĞLU

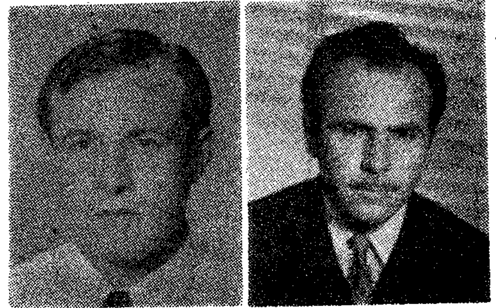
1331 tarihinde Adapazarın Sapanca kazasında doğmayım. 1932 - 1933 Nafia Fen Mektebi ve 1940 - 1941 Teknik Okul 3 ncü devre mühendislik kursundan mezunum. 1941 tarihine kadar Devlet Demiryolları İnşaatında ve 1959'a kadar da Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünde çalıştım. Sirkeci 7 nci İşletme Müdürlüğünde Başmühendis unvanile vazife görürken arzum üzerine emekli oldum. 1959 - 1965 senelerinde Sakarya Devlet Su İşleri 32 nci Şube Başmühendisliğinde Teknik eleman ve Başmühendis olarak çalışırken arzum üzerine serbest hayata atıldım ve halen serbest meslek erbabı olarak meşgul olmaktayım.



2) KOCAELİ TEMSİLCİSİ

Özertem UZGÖREN

1933 senesinde İstanbul'da doğdum. Orta ve Lise tahsilimi Kadıköy Saint-Joseph Fransız Lisesinde yaptım. 1959 senesinde Robert College İnşaat Mühendisliği kısmından mezun oldum. Yedeksubaylık görevimi Deniz Kuvvetleri Gölcük İnşaat Grup Kumandanlığında kontrol mühendisi olarak yaptım. Bilâhare sırası ile Seka IV ncü Kâğıt Fabrikası Seka Sapanca İsale Kontrol teşkilâtlarında vazife gördüm. Halen İzmit'de serbest mühendis - müteahhit olarak çalışmaktayım. Evli ve iki çocuğum vardır. İngilizce ve Fransızca lisanlarına vakıfım.



3) EDİRNE TEMSİLCİSİ

Yusuf KARASULU

1939 yılında Gümülcüne'nin Çeribaşı köyünde doğmuşum, ilkokulu Gümülcine Türk İlk Merkez Mektebinde okudum, Orta Okul ve Lise tahsilimi Manisa Lisesinde yaptım. 1960 yılında İ. T. Ü. İnş. Fakültesine girdim. 1966 yılı güz döneminde Ahşap - Çelik kolundan mezun oldum. D. S. İ. XI. Bölge Müdürlüğü Plânlama Amirliğinde çalışmaktayım. Evliyim bir çocuğum var.

4) TEKİRDAĞ TEMSİLCİSİ

Özdemir YAVUZÇİFTÇİ

1939 yılında Tekirdağ'da doğdum. İlk, Orta ve Lise tahsilimi Tekirdağda ikmal ettim. 1958 yılında İ. T. Ü. Teknik Okuluna girerek 1962 yılında aynı okulun İnşaat Şubesinden mezun oldum. Bilahare 1963 - 1965 yıllarında vatani vazifemi ifa edip Edirne Devlet Su İşlerine intisap ettim. 1968 yınında D. S. İ. Edirne'den isitfa ettim ve Tekirdağ'da İnşaat Müteahhitliğine başladım. Halen aynı işime devam etmekteyim.



5) BURSA TEMSİLCİSİ

Yüksel ULUSEMRE

1935 yılında Bursa'da doğdum, 1959 yılında İ. T. Ü. İnşaat Fakültesinden mezun oldum. 1960 - 1961 yılları arasında vatani görevimi ifa ettim. 1961 Temuzundan bu güne kadar D. S. İ. 1. Bölge Müdürlüğünün muhtelif kademelerinde çalıştım. Halen D. S. İ. 1. Bölge Müdürlüğünde Plânlama Grup Amir Yardımcısı olarak vazife görmekteyim.

1541 sicil numaralı üyemiz N. Metin Cizreli Odamızdan almış olduğu kimlik belgesini yitirmiştir. Yenisi düzenlenerek kendisine verilmiştir. Duyurulur.

1542 Sicil numaralı üyemiz Tankut Balkır Odamızdan almış olduğu kimlik belgesini yitirmiştir. Yenisi düzenlenerek kendisine verilmiştir. Duyurulur.

1543 sicil numaralı üyemiz Nurettin Yılmaztürk Odamızdan almış olduğu kimlik belgesini yitirmiştir. Yenisi düzenlenerek kendisine verilmiştir. Duyurulur.

1573 sicil numaralı üyemiz Fevzi İzzet Atalay Odamızdan almış olduğu kimlik belgesini yitirmiştir. Yenisi düzenlenerek kendisine verilmiştir. Duyurulur.

1629 sicil numaralı üyemiz Fatin İbrahimhakkıoğlu Odamızdan almış olduğu kimlik belgesini yitirmiştir. Yenisi düzenlenerek kendisine verilmiştir. Duyurulur.

Üyemiz İhsan Güven Odamızdan almış olduğu kimlik belgesini yitirmiştir. Yenisi düzenlenerek kendisine verilmiştir. Duyurulur.

Üyemiz Cezmi Türkay Odamızdan almış olduğu kimlik belgesini yitirmiştir. Yenisi düzenlenerek kendisine verilmiştir. Duyurulur.

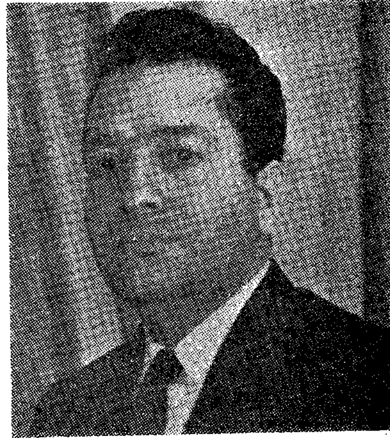
Üyemiz Suat Çamcı Odamızdan almış olduğu kimlik belgesini yitirmiştir. Yenisi düzenlenerek kendisine verilmiştir. Duyurulur.

"Kendi hesabına yurt dışına gideceğini bildiren üyemiz Muzaffer Erim'in Odaya başvurarak gerekeni yerine getirmiş olduğu anlaşıldığından kaydı geçici olarak kapatılmıştır. duyurulur."

"Yurt dışına kendi hesabına gideceğini bildiren 5054 sicil numaralı üyemiz Murat Uğur Tarhan'ın odaya başvurarak gerekerli yerine getirmiş olduğu anlaşıldığından oda kaydı geçici olarak kapatılmıştır, duyurulur."

Yurt dışına kendi hesabına gideceğini bildiren Üyemiz Ali Memduh Veral'ın Oda'ya başvurarak gereklerini yerine getirmiş olduğu anlaşıldığından kaydı geçici olarak kapatılmıştır.

Duyurulur.



308 sicil numaralı üyemiz Gültekin Topçam'ın 3.8.1970 tarihinde vefat ettiğini üzüntüyle bildiririz. Gültekin Topçam 1928 yılında İstanbul'da doğmuş, 1950 yılında İstanbul Teknik Üniversitesini bitirmiş ve Karayolları Genel Müdürlüğünde çalışmış, son olarak Karayolları Genel Müdür Muavinliği görevinde bulunmuştur. İnşaat Mühendisleri Odası ve Türkiye Mühendislik Haberleri merhuma Tanrı'dan rahmet diler, kederli ailesine ve bütün meslektaşlarına başsağlığı dileriz.

GÜLTEKİN'E AĞIT

— Unutulmaz Dostluk Anılarıyle —

Yangınlardan artakalan yüreğim
Dayan dayanabilirsen
Sana dostça bir şey söyliyeceğim
Bu acı, gülden değil, GÜLTEKİN'den
Bu kez yakıp kül edebilir seni

Utan Kara toprak utan
Yuttuğun bunca lokma yetmedi mi?
Ne iştah ki hem de dördünü birden
Bir, canavar gibi iç ettin
Bana mısın demeden.
Öyle soylu, öyle iyi ve de yetkin evlâdı
Hangi ana doğurabilir bir daha?
Ah.. kaç yıl bekler kimbilir ihtiyar dünya
Kahpe felek bu eylemin olmadı

Gültekin, Alp, Alev şimdi de Sûzan
Yo.. yo.. Tanrım bu kadarı da fazla
Yücesin, büyüksün, her şeyden ama
Söz aramızda isyanı hak ettin
Yarat bakalım bir GÜLTEKİN daha!

Kısa zamanda çok sevdinizdi birbirinizi
Yediğiniz, içtiğiniz ayrı gitmezdi
Ölüm bile ayıramadı sizi
Evlilikten fazla bir şeydi aranızdaki
Ateş gibi bir hâtıra kaldı şimdi sizden...

Mehmet SALİHOĞLU
Ankara, 6 Ağustos 1970

BİR GÜLTEKİN TOPÇAM VARDI

Mehmet SALİHOĞLU
Y. Müh.

Söze nereden başlıyacağımı bilemiyorum. Alın yazımızda senin ölümün için yazı yazmak, ağıt yazmak da varmış demek.

Konuşmak, saymakla bitmeyecek kadar çok olan niteliklerini, erdemlerini, insanlık "meziyet" lerini sıralamak, anılarımızı yeniden yaşamak; senin için, seni ölümde

de yalnız bırakmayan sevgili yavruların için; arkada yapayalnız, eli böğründe, bomboş, ap-acı bir sensizlikte kaldığı için sizin acınıza dayanamayıp kendi canına kıyan sevgili karın, kardeşimiz SUZAN için ağlamak, dövünmek, başımızı taştan taşa vurmak neye yarar artık.

Sizler bugün "Fanileri gökten ayıran perde" nin ötesine geçmiş değil misiniz? Tanrı biliyor ki, sizin hayata döneceğinizi bilseler, o mutlu yuvanızı yeniden kuracağınızı bilseler, nice nice arkadaşın, dostun, tanıdığın, ömürlerinden seve seve kimbilir kar yıl verirlerdi. Ölümünle bizi azalttın Gültekin, azalttın!

Bir inşaat mühendisi, köprü uzmanı, yeri doldurulmaz bir yönetici olarak taşıdığın o erişilmez üstünlükleri, iş arkadaşların elbette yazacak, çizeceklerdir. Ben kısaca şunu söyliyeyim ki Gültekin, sen, başkaları için değer olan bu niteliklerin çok üstünde ve ötesinde, her şeyden önce ışıklı bir kafa ve gönül adamı, her sandalyeyi, her yetki kademesini rahatça doldurabilecek seçkin bir aydın idin.

Güzel sanat ve insanlık sevgisiyle beslenen güçlü bir "Tahlil ve terkip" yeteneğin vardı. Bundan dolayı yurt sorunlarında olsun, genel konularda olsun, hatta meslek hakları konularında olsun, insana hayranlık veren bir özleştirme, özetleme ve değerlendirme gücüne sahiptir.

Seninle konuşmak, söyleşide bulunmak, her sınıf, her kat, her düzeyde ki insanlar için birer unutulmaz zevk oluyor idiyse, bu, eşsiz alçak gönüllülüğünle beslenen sadeliğin, kibarlığından olduğu kadar, bu güçlü kafa yapından da ileri geliyordu diyebilirim.

Saatler, günler ilerledikçe, acın yüreğimize daha çok oturacak, seni daha derinden duyacak, arayacağız Gültekin. Yakınların, arkadaşların, dostların olarak, seni, bütün niteliklerinin, erdemlerinin içinde yeniden yeniden yaşayacak, tükenmez sevgilerle canım kardeşim.

Çok bağlı olduğun işinle, yani kendini adadığın ve yirmi yılını severek verdiğin Karayolları ile evin, eşin ve çocukların arasında geçen sade temiz bir yaşantın vardır. Zaten, nice üstünlüklerin olduğu halde, kimseye tepeden bakmadın, kimseyi incitmedin, hep tatl , hep dost, hep karınca ezmez bir insan olarak yaşadın. Herkes, ama ayrılıksız herkes, arkandan bir tek yürek halinde acı duydu, ağladı, sızladı ise, anılarını gönülden yaşadı ise, hep o erişilmez efendiliğe, o erdemli yüceliğin, sevgi dolu, saygı dolu çalışkanlığın için değil miydi?

Senin gibi bir mühendis, çalışkan, dürüst bir insan büyük bir yurtsever yetiştirdiği için, İstanbul Teknik Üniversitesi ne kadar övünse azdır. Ve ne kadar övünsek azdır, senin gibi değerli bir arkadaşımız, bir meslekdaşımız olduğu için. Ne kadar övünsek azdır elbette; ama, en verimli çağında, yurduna, ulusuna, yetişmekle övündüğün çileli halkına ve ailene, daha nice nice yardımların, hizmetlerin dokunacak genç bir yaşta, böyle birdenbire hepimizi onulmaz acılara boğarak göçüp gitmen, hiç arkadaşlığa sığdı mı Gültekin? Sen vefasız değildin. Bu beklenmedik, bu dayanılmaz ölümünle, ilk ve son vefasızlığını yaptın bize. Ama biz, senin insanlık değerlerini yakından bilenler, bu vefasızlığı senin değil, acımasız ölümün zimmetine kaydediyoruz aziz kardeşim. Demek ölüm senin gibi tertemiz, dost, candan bir insana bile, vefasızlık yaptırabilirmiş. Ve seni, hiç umulmadık bir biçimde, arkanda senden bir parça olan bir tek evlât bile bırakmadan alabilirmiş!

Ne acı bir **tecellidir** ki, yıllar yılı köprüler, yollar yapan ve yaptıran sen; geri kalmışlığı yüzünden acı duyduğun yurduna canlı bir bütün, bir **vatan** haline getirmek için gecesini gündüzüne katarak çalışan sen, hem de o vatanın yaptırdığın yolları üzerinde, en sevdiklerinle birlikte can verdin. Başıboşluğun kol gezdiği Trafik dünyamız, trafik ahlâkımız ya da ahlâksızlığımız, eninde sonunda seni de bizden ayırmayı başardı.

Herkesi seven, sayan, herkese yardım eden, keskin mantığı ve engin kültürüyle meslekdaşlarının da, her haksızlığa uğrayanın da yanında olan gösterişsiz ama asil Gültekin, unutulmaz hâtıran, içimizde her zaman bir ışık gibi yanacaktır.

1969 YILI BİLİRKİŞİ MÜRACAATLARI HAKKINDA
(Üyelerimizin Dikkatine)

1 — Dâvaların, özel bilgi ve ihtisas gerektiren kısımlarının çözümlenmesinde, bilirkişilerden faydalanmak ve bilirkişi tâyin etmek yetkisi, karar organı olan hâkimlere ait bir keyfiyettir. Kamulaştırma dâvaları hariç, bir çok defalar hâkimler bilirkişileri, hiç bir yere danışmadan doğrudan doğruya kendileri seçtikleri gibi, bir çok defalar da meslekî teşekkülerden bilirkişilik yapacakların listesini isteyerek bunlar arasından bilirkişi tâyin etmektedirler.

2 — 6830 sayılı Kamulaştırma Kanununun 122 sayılı kanunla değiştirilen 15 nci maddesine göre her yıl Ocak ayının ilk haftasında T. M. M. O. B. ne bağlı ihtisas odalarının her biri, üyelerinin ikamet mahallerini nazara alarak her vilâyet için, beş ilâ onbeş bilirkişi isim ve adreslerini havi listeyi Valiliklere verirler.

Bu listeler Valilikçe tasdik edildikten sonra Asliye Hukuk Mahkemelerine gönderilir ve sadece istimlâk konusundaki bilirkişilerin seçiminde hâkimler bu aday listelerinden tâyin yaparlar.

3 — Yukarda yapılan kısa açıklamadan görüleceği üzere, Odamız da kamulaştırma konusunda bilirkişilik yapacak aday listelerini her yıl Ocak ayının ilk haftasında ve ayrı ayrı, her vilâyete, kanun hükmüne uygun olarak göndermekte, diğer konularda bilirkişilik yapmayı arzulayan üyelerimizin listesini de mahkemelerden istek vukuunda mahkemelere bildirmekte, ayrıca mahkemeler dışındaki kişi ve müesseselerin bilirkişi istekleri de bu listelerden karşılanmaktadır.

4 — Bilirkişi aday listelerine girmek için müracaat edecek sayın üyelerimizin müracaatları aşağıdaki hususları kapsamalıdır:

a) Hangi konuda bilirkişilik istenildiği belirtilmelidir.

KONULAR : 1 — Kamulaştırma, 2 — Mukavele ihtilâfı, 3 — Bina inşaatı, 4 — Su ve liman inşaatı, 5 — Yol, demiryolu, köprü ve hava meydanları inşaatıdır.

Bir üye bu konulardan en çok üçü için ve en çok, bulunduğu yere en yakın üç il için müracaat edebilir.

b) Kamulaştırma konusunda valiliklere bildirilecek aday listeleri 5 ilâ 15 kişiyi ihtiva etmesi gerekirken bazı iller için müracaat 15'in üstünde olmaktadır. 15 isim Yönetim Kurulunca ad çekme usulü ile tesbit edilmektedir. Ad çekme Oda ve Şubeler Yönetim Kurullarınca Kasım ayı sonu toplantısında yapılacaktır. İlgililerden isteyenler bulunabilirler.

c) Müracaatlarda sarih iş ve ev adresleri ile varsa telefon numaraları yazılmalıdır.

d) Bilirkişilik ücret listeleri her ne kadar mahkemelere gönderilmekte ise de, kanunen ücret takdiri hâkimlerin yetkisi dahilinde olduğundan üyelerimiz (Hâkimlerin takdir edecekleri ücretlere rıza göstereceklerini ve verilecek görevleri zamanında yapacaklarını) müracaatlarında ayrıca belirtmelidirler.

5 — Ankara, Bolu, Zonguldak, Eskişehir, Çankırı, Kastamonu, Çorum, Kütahya, Afyon, Konya, Tokat, Amasya, Samsun, Sinop, Antalya, Giresun, Ordu vilâyetleri için yapılacak müracaatlar Oda Merkezine,

İstanbul, Edirne, Kırklareli, Tekirdağ, Kocaeli, Sakarya, Bursa, Bilecik vilâyetleri için yapılacak müracaatlar İstanbul Şubesine,

İzmir, Manisa, Balıkesir, Çanakkale, Aydın, Muğla, Denizli, Isparta, Burdur, Uşak illeri için yapılacak müracaatlar İzmir Şubesine,

Elâzığ, Erzincan, Ağrı, Kars, Gümüşhane, Trabzon, Rize, Çoruh, Diyarbakır, Malatya, Adıyaman, Erzurum, Tunceli, Bingöl, Muş, Bitlis, Van, Hakkâri, Siirt, Gaziantep, Mardin, Urfa vilâyetleri için yapılacak müracaatlar Elâzığ Şubesine,

Kayseri, Kırşehir, Niğde, Sivas, Yozgat, Adana, Hatay, İçel, Maraş vilâyetleri içi yapılacak müracaatlar Kayseri Şubesine,

Ve en geç 25 Kasım 1970 tarihine kadar yapılmalıdır.

6 — Oda'ya karşı yükümlülüklerini yerine getirmemiş olanlarla, Haysiyet Divaınca bu konuda cezalandırılmış olanların müracaatları ve zamanında usulüne uygun olarak yapılmıyan başvurmalar için işlem yapılmayacağı ayrıca sayın üyelerimizin bilgilerine sunulur.

YÖNETİM KURULU

(TİMYAD) DAN BİLDİRİLMİŞTİR

1 — (TİMYAD) Başkanı, 15 Haziran 1970 günündenberi uzun bir gezide olduğundan, aidat gönderen üyelerimizin (Hesap pusula) ları, ancak 5/8/1970 günü postalanabilmiştir. Gecikmeden ötürü özür diler mazur görüleceğimizi ümit ederiz.

2 — 1969 yılında (220) üye kaydına karşılık, 1970 yılında (8) ay geçmesine rağmen ancak (83) üye kaydolmuştur. (1000) üyelik gayemize, bu yıl ulaşabilmek için, Odamızın bu güzel Sosyal yardımından, çevrelerini haberdar etmelerini ve ayda (10.—) lirayla (10.000) lira, hiç bir sigorta ortaklığının veremeyeceğini duyurmalarını (TİMYAD) a kayıtlı (813) üyemizin herbirinden ayrı, ayrı rica ederiz.

3 — Doğu illerimizdeki meslekdaşlarımızı (TİMYAD) a çağırmamıza rağmen, bu güne kadar hiçbir yeni üye kaydolmadığını üzülerek arz eder ve kendilerini hararetle beklediğimizi tekrar duyururuz.

4 — (TİMYAD) giderlerini karşılamak üzere, Genel Kurul kararıyla her yıl alınacak (3) taksitten İKİNCİ taksitinin (32.) taksit olarak alacağını belirten (46) sayılı genelgenin, üyelerimiz adreslerine gönderilmek üzere yayına hazırlandığını üyelerimize arz ederiz.

Bütün meslekdaşlarımıza bu Sosyal çalışmaya katılmalarını rica eder, hepsine sağlıklar içinde bütün işlerinde başarılı olmalarını candan diler saygılarımızı sunarız.

T İ M Y A D
Türk İnşaat Mühendisleri
Yardımlaşma Derneği

SUUDİ ARABİSTAN'DAKİ İHALELER

Cidde Büyükelçiliğimiz Ticaret Ataşeliği Suudi Arabistan'da yapılacak, milletlerarası ihalelerle ilgili Dökumanlar: ve Artırma ve eksiltme nizamnamesinin özetini ayrıca önümüzdeki günlerde ihaleye çıkarılacak işlere ait 4 sahifelik bir listeyi göndermiştir.

İlgilenecek üyelerimiz adı geçen dokümanları ve listeyi Oda Merkezinde görebilirler.

ODTÜ Hesap Bilimleri Başkanlığı ile Odamızın ortak çalışması suretiyle 16 Mart - 8 Mayıs 1970 günleri arasında düzenlenen "Elektronik Hesap Makinaları Programlaması ve Mühendislik Hesapları" konulu Kursu bitirmiş olanlara birer belge verileceğinden bu kursu bitirenlerin iki fotoğraf göndermek suretiyle belgelerini, ayrıca Kursa ait dokümanlarını aldırmalarını rica ederiz.

kitaplar arasında

Önemli görülen kitapların tanıtılması ve eleştirisi bu bölümde yer alacaktır. Bu bölümde sözü edilmesini gerekli gördüğünüz kitapları bildiriniz.

MÜHENDİSLİKTE

YÜKSEK

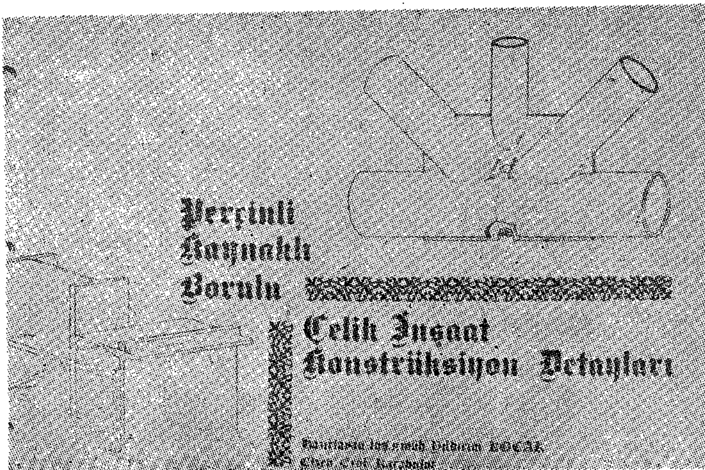
MATEMATİK

Yazan:
Yılmaz KOÇAK
Makina Y. Mühendisi

KUTULMUŞ MATBAASI
İSTANBUL 1970

MÜHENDİSLİKTE YÜKSEK MATEMATİK

Yazan : Yılmaz KOÇAK, Makina Y. Mühendisi
Kutulmuş Matbaası - İSTANBUL 1970 - 200 sahife
İncelenen konular : Seriler - Komplax sayılar - Vektörler - Fonksiyonlar - Differansiyel ve integral hesap - Differansiyel denklemler.
Fiatı : 35.— TL.
İsteme adresi : P.K. 258
Yenişehir - ANKARA



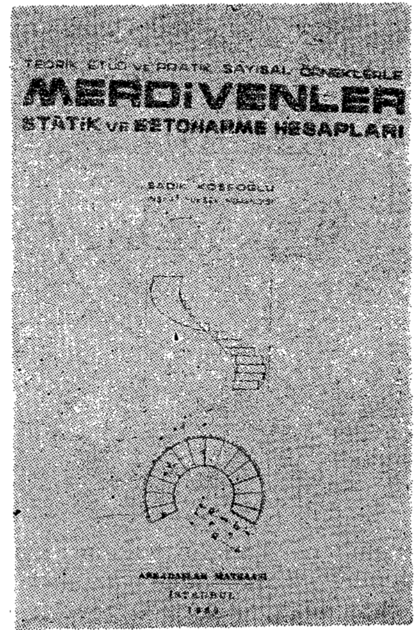
ÇELİK İNŞAAT KONSTRÜKSİYON DETAYLARI

Hazırlayan : Yıldırım KOÇAK, İnşaat Y. Mühendisi
Çizen : Erol KARABULUT
Mas Basımevi - İstanbul 1970
50 sahife, 50 detay
İncelenen konular : Perçinli yapı detayları,
Kaynaklı yapı detayları, Borulu yapılar.
Fiatı : 25.— TL.
İsteme adresi : Yahya Kemal Caddesi 43/16
Yenimahalle - ANKARA



KAYA MEKANİĞİ ve İnşaat işlerinde tatbikatı.

Yazan : J. TALOBRE, İnş. Müh.
Çeviren : İsmail TANRIVERDİ, İnşaat Y. Mühendisi
Mars Matbaası 1970 ANKARA
442 sayfa, 161 şekil
İncelenen konular :
I. Kısım : Kaya mekaniği ve Deneme; kayaların tabii parçalanması, içsel basıncı ve mekanik özellikleri vs.
II. Kısım : Kaya Mekaniği ve Teori Kaya temeller teorisi - iksanın ve kaplamanın teorisi - Kayalarda deformasyon ve kırılma - Kayalarda suyun dolaşımı
III. Kısım : Kaya mekaniği ve tatbikatlar; Delme ve kazılar - Kaya temeller - Kaya zeminlerde iksa - Yeraltı yapısında kaplama - Aşırı yüklü yeraltı yapıları - Çimento ile takviye ve kayaları geçirimsiz hale getirme.
Fiatı : 75.— TL.
İsteme adresi : P.K. 208
Yenişehir - ANKARA



Teorik etüd ve pratik sayısal örneklerle MERDİVENLER (STATİK VE BETONARME HESAPLARI)

Yazan Sadık KÖSEOĞLU, İnşaat Y. Mühendisi
Arkadaşlar Matbaası İSTANBUL 1969
163 sayfa, 13 tablo, 1 abak
İncelenen konular : Taşıyıcı basamaklı Merdivenler - Plâk merdivenler - Halka mesnetli döner merdivenler - Serbest taşıyıcı döner merdivenler - serbest taşıyıcı sahanlıklı merdivenler.
Kitapta, gerekli teorik bilgiler verilmiş ve bunların sayısal pratik uygulamaları gösterilmiştir. Kitap bu konudaki önemli bir ihtiyaca cevap vermektedir.
Fiatı : 25.— TL.
İsteme adresi : P.K. 105 - ANTALYA
Azimeli sokak 4 Yenikapı - ANTALYA
İnşaat Mühendisleri Odası
Selânik Caddesi 19/1
Yenişehir - ANKARA

TÜRKİYE İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI

ELEKTRONİK HESAP MAKİNALARI PROGRAMLANMASI
VE MÜHENDİSLİK HESAPLARI KURSU

MÜRACAAT FORMU

Adı Soyadı : ....

Meslek ve İhtisası : ....

Oda Sicil No. (Üye İse) : ....

Yazışma Adresi : ....

....

Aşağıda gösterilen kurslardan katılacaklarınıza (√) koyunuz.

Kurs 101	Fortran IV Programlanması	(24 Saat)	☐
Kurs 102	Sayısal Analiz	(18 Saat)	☐
Kurs 103	Hazır Programların İnşaat Mühendisliğinde Kullanılması	(18 Saat)	☐

Yukarıda işaret ettiğim kurslara katılacağım. Ön kaydımın yapılmasını rica ederim.

İ M Z A

NOT : Kurs müracaat formunun işaretli yerden kesilerek en geç 30 Eylül 1970 tarihine kadar Türkiye İnşaat Mühendisliği "Okul sonrası Eğitim Komisyonu" (Selânik Caddesi 19/1 ANKARA) adresine gönderilmesini rica ederiz.

D U Y U R U

O. D. T. Ü. Hesap Bilimleri Bölümü Başkanlığı ile Odamızın ortak çalışması sonucunda aşağıda gösterilen program dahilinde "Elektronik Hesap Makinaları Programlanması ve Mühendislik Hesapları konulu seri kurslar düzenlenecektir. İlgilenen üyelerimizin ve meslektaşlarımızın arka sayfada verilen Müracaat Formlarını doldurarak en geç 30 Eylül 1970 tarihine kadar Oda Merkezinde bulunacak şekilde göndermeleri duyurulur.

K U R S P R O G R A M I

Kurs No :	KURS ADI :		Başlama Tarihi :
Kurs 101	Fortran IV Programlanması	(24 Saat)	12 10.1970
Kurs 102	Sayısal Analiz	(18 Saat)	16.11.1970
Kurs 103	Hazır Programların İnşaat Müh. Kullanılması	(18 Saat)	14.12.1970

NOT : Daha fazla bilgi için Oda Merkezine müracaat edilmesi...